

1942 TİCARET COMMERCE

TEMMUZ 2026 JULY

Turizmde sezon temkinli başladı

TOURISM SEASON OPENS WITH
CAUTIOUS OPTIMISM

**Yaşama yıllar katmak mı,
yıllara yaşam katmak mı?**

ADDING YEARS TO LIFE OR
ADDING LIFE TO YEARS

Ege pamuğu fark yaratıyor

AEGEAN COTTON MAKES ITS MARK

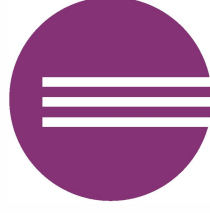
**Limanlar
geleceğe
hazırlanıyor** Ports prepare
for the future

200
KTC 6.275 • UK £ 4.2 • EUROPE € 4.0

**Tecrübe Ateşle,
Gelecek Teknolojiyle
Şekillenir**



Dikkan®



ESIAD

EGE SANAYİCİLERİ VE İŞİNSANLARI DERNEĞİ

Çağdaş Türkiye Güçlü Yarınlar

Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında,
her alanda evrensel norm ve değerleri esas alan,
yüksek teknolojiyi ve katma değeri önceleyen,
yeşil ve dijital dönüşüm odaklı
sürdürülebilir büyümeyi hedefleyen
güçlü bir Türkiye için çalışıyoruz.

esiad.org.tr



[egesiad](#)



[egesiad](#)



[egesiad](#)





İstediğiniz sayfayı
okumak için sayfa
başlığına dokununuz

TOUCH / CLICK TO RELATED
PAGE TITLE IN ORDER TO
NAVIGATE THROUGH

İçindekiler ■ CONTENT

Ticaret Dergisi için doğru zaman

THE RIGHT TIME FOR TİCARET MAGAZINE

Rotası değişen dünyada ticaretin yeni hikayesi
TRADE'S NEW STORY IN A WORD ON A CHANGING COURSE

Limanlar geleceğe hazırlanıyor

PORTS PREPARE FOR THE FUTURE

Türkiye limancılıkta yeni bir eşikte

TÜRKİYE'S PORT SECTOR STANDS AT A NEW THRESHOLD

Turizmde sezon 'temkinli' başladı

TOURISM SEASON OPENS WITH CAUTIOUS OPTIMISM

Türkiye'nin kruvaziyer turizmde vizyonu 'homeport' olmak
TÜRKİYE'S CRUISE TOURISM VISION: BECOMING A 'HOMEPORT'

Ege pamuğu hikayesiyle ihracatta fark yaratıyor

AEGEAN COTTON MAKES ITS MARK ON TÜRKİYE'S EXPORT

Krizlerin panzehiri sanayidir;
ne olursa olsun üretmeye devam etmeliyiz

INDUSTRY IS THE ANTIDOTE TO CRISIS;

WE MUST KEEP PRODUCING WHATEVER THE CIRCUMSTANCES

2026 'rüzgar' yılı olacak

2026: TÜRKİYE'S 'YEAR OF WIND'

Yaşama yıllar katmak mı, yıllara yaşam katmak mı?

ADDING YEARS TO LIFE OR ADDING LIFE TO YEARS?

Longevity: sağlıklı ve uzun yaşamın yeni yaklaşımı

LONGEVITY: A NEW APPROACH TO HEALTHY, EXTENDED LIVING

Sanayici küresel ekonomide sürprizlerle karşılaşmak istemiyor

THE INDUSTRIALIST DOES NOT WANT TO ENCOUNTER SURPRISES

IN THE GLOBAL ECONOMY

Deniz kaplumbağaları için ışıklarımız kırmızı

RED LIGHT SAFE PASSAGE: PROTECTING SEA TURTLES IN FETHİYE

Dijital dönüşümde kırk yılı aşan rehberlik

GUIDING DIGITAL TRANSFORMATION OVER FOUR DECADES

Deniz tarihine ışık tutan Arkas Deniz Tarihi Merkezi

ARKAS MARITIME HISTORY CENTRE: ILLUMINATING THE HISTORY OF THE SEA

Çekirdekten fincana şehir hayatının vazgeçilmez molası

FROM BEAN TO CUP: THE INDISPENSABLE PAUSE IN CITY LIFE

Sağlıklı yaşama uyum sağlayan yeni kahve çeşitleri artıyor

HEALTH-CONSCIOUS COFFEE IS ON THE RISE

Künye ■ IMPRINT

Kurucumuz

Founder

Süha Sükuti Tükel

Genel Yayın Koordinatörü

General Coordinator

Ahmet Sükuti Tükel

Neşriyat ve Matbaacılık Ticaret
Limited Şirketi Adına İmtiyaz
Sahibi

Executive Editor & Owner on behalf of

Neşriyat & Matbaacılık Inc.

Mehmet Cemal Tükel

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Managing Editor

Seda Gök

Reklam Müdürü

Advertising Manager

Aslı Özbilir

Katkıda bulunanlar

Contributors

Gülcihan Altınkaya

Anıl Yıkgeç

Seren Karaşahin

İngilizce Editör

English Version

Naz Tükel

Tasarım

Design

Advise

Yönetim Adresi

İsmet Kaptan Mahallesi, Hürriyet Bulvarı,
No:11, Kat :4/41, 35210 Konak İzmir

Telefon

0232 461 96 42 - 0232 461 96 45 - 0232 461 96 46

Web

www.ticaretgazetesi.com.tr

UETS

25999-86353-54732

Baskı Tarihi

29 Temmuz 2026

Baskı

Tükelmat A.Ş.

Tuna Mahallesi 5671/1 Sokak No: 451/B01 Kat 1

Çamdibi Bornova-İzmir

0232 461 71 94

Aylık Yaygın Süreli Yayın

Yıl 1 - Sayı 2



Ticaret Gazetesi



Ticaret Gazetesi



@ticaret_gazetesi



Çeşme'de Ayrıcalıklı Deluxe Villa Tatili

Ege'nin incisi Çeşme'de günlük, haftalık, aylık konaklama seçenekleri ile rüya gibi deluxe villa tatili sizleri bekliyor. Farklı büyüklüklerdeki villa seçeneklerimiz ile aileniz ve sevdiklerinizle konforlu ve huzurlu bir tatil yapabilirsiniz.

- 3 Yatak Odalı
- Tam Donanımlı Mutfak
- Özel Peyzajlı Geniş Bahçe
- Yetişkin ve Çocuk Havuzu
- Resepsiyon Hizmetleri
- Snack Bar, Mini Market
- 7/24 Güvenlik Hizmeti
- Jenaratörlü Villalar
- Düzenli Havuz Temizliği
- Farklı Seçenekli Villalar



Ticaret Dergisi için doğru zaman

M.Cemal Tükel

Bundan 85 yıl önce Ticaret Gazetesi yayın hayatına başladığı günlerde 2. Dünya Savaşı bütün hızıyla devam etmekteydi. Ülkede baskı yapabilecek kağıt bulmanın bile çok zor olduğu bir dönemde yayın hayatım adım atmak hakikaten büyük cesaret işiydi. Kurucumuz Süha Sükuti Tükel o dönemde ticari bir gazetenin ihtiyacını hissetmiş ve bu yönde bir girişim başlatarak Türkiye'nin ilk Günlük Ticari Gazetesi'ni yayın hayatına sokmuştu. Belki ilk bakışta doğru bir zamanlama olarak görünmeye bilir ama yaşanan 85 yıl bu girişimin çok doğru olduğunu fazlasıyla ispatladı. Pazardan üreticiye, nihai tüketim merkezlerinden üretim merkezlerine yıllarca bilgi akışını taşıdı Ticaret Gazetesi. Bazen bir köylünü, bazen bir tüccarın bazende bir ihracatçının en güvendiği liman olarak Türk basın hayatında yerini aldı.

Farklı şartlarda olmak ile birlikte Ticaret Dergisi de benzer sıkıntıların ardına yaşandığı bir dönemde yayın hayatına başladı.

Dünya adının konmadığı ama küresel güçlerin birbiri ile kıyasıya rekabet ettiği, hatta savaştığı bir dönemden geçiyor. Dünyadaki süper güç adını verdiğimiz gelişmiş ülkeler gerek ekonomik, gerek ticari alanlarda kıyasıya bir mücadele içinde. Ticari ve siyasi dengeler çok kısa sürede değişiyor. Yeni ittifaklar, beraberlikler ve hatta gizli işbirlikleri dünyayı etkisi altına alıyor.

Teknolojik gelişmeler insan beyninin sınırlarını zorlarken, hiç beklenmedik ülkelerin geliştirdiği yeni teknolojiler bilinen gerçekleri baştan yazıyor.

Bir gecede ticari silah gibi gösterilerek yükseltilecek tarifeler, bazen gerçek üretim farkındalıklarından habersiz olarak konuluyor ve kısa sürede geri adım atılma ile karşı karşıya kalınıyor. Buna bir de silahların denenme sahası olarak görülen bazı ülkelerde yaşanan savaşlar da eklenince ortaya oldukça düşündürücü tablolar ve hiç beklenmedik sonuçlar çıkıyor.

Dünyanın bir süper gücü ABD, karşısında çok kısa bir süre bile dayanamayacağını düşündüğü İran'a adı konulmamış bir savaş başlatınca; çok kısa sürede biteceği düşünülen bu müdahale bir anda aylarca süren savaşa dönüşebiliyor. Diğer bir süpergüç Rusya Federasyonu'nun saldırısı ile karşılaşan Ukrayna ise yıllardır amansız ve acımasız bir savaşı sürdürülebilir kılıyor. Bu ülkelerin yanısıra dünyanın iki büyük üretim merkezi Çin ve Hindistan geliştirdiği teknolojiler ve daha önceleri farklı ülkelerin tekelinde olan sektörlerde çok büyük gelişmelere imza atıyor. Dengeleri tamamen değiştirecek girişimlerde bulunabiliyor.

Bu savaşların ortaya çıkardığı gerek gıda, gerek ise hammadde alanlarında yaşanan kıtlıklar dünya piyasalarının fiyat dengelerini altüst edebiliyor.

Yaşanabilecek felaketleri önlemek için savaşın ortasında tahıl koridorları oluşturuluyor, petrol akışının devam etmesi için Hürmüz Boğazı gibi önemli enerji geçiş koridorlarında olağan üstü tedbirler alınarak, birazda danişıklı olarak tedarik zincirinin devam etmesi için girişimler yapılıyor.

Diğer taraftan İsrail Kuzey ve Güney topraklarının yakınında kendisi için problem oluşturacak kitleleri yok etmekten ve onbinlerce sivil öldürmekten çekinmeyerek zaten dengelerin çok zor oluşturulduğu Ortadoğu coğrafyasında yeni sınırlar çiziyor. Bütün bu global gelişmelerin orta noktasında buluna Türkiye ise yeni dünyanın önemli ve vazgeçilmez aktörlerinden biri konumunda yavaş yavaş yükselen bir yapı içinde. Yaşanan gerek ekonomik, gerekse sosyal sıkıntı ve zorluklara rağmen farklılık yaratmaya devam ediyor.

Ticaret Dergisi'nin ilk sayısında ağırlıklı olarak Ticaret Gazetesi'nin 85'inci yıldönümü ve Türkiye ekonomisindeki yıllara dayalı değişimin dikkatlerinize getiren **Ticaret Dergisi** bu sayısında ülkemiz için önemli birçok konuya değinerek yavaş ama sağlam bir geçiş içinde sizler ile buluşuyor.

Ülke ekonomisinin vazgeçilmezlerinden **liman ve limancılık sektörü, turizm dünyası** ve buna bağlı **kravaziyer turizmini** dikkatinize sunuyoruz. Yenilenebilir enerji yatırımları arasında ülkemizin hızla gelişen sektörü **rüzgar enerjisi** ve bu sektördeki farklı yaklaşımları da sayfalarımıza taşıdık.

Ülkemizin temel tarım ürünlerinden **pamuğun değişen hikayesi**, toplumumuzda hızla yayılan **kahve kültürü** ve **doğayı koruma** adına Fethiye Dalyan'da yaşanan değişim de bu sayı için seçtiğimiz konular arasında.

Yaşlanan nüfusumuz ve **kaliteli yaşam** konsepti ile başlayan sağlık bölümünde uzmanların size önerilerini bulacaksınız..

Ve son olarak İzmir'in çok önemli, fakat yeteri kadar hakettiği ilgiyi görmeyen **Arkas Deniz Müzesi**'ni; dikkatlerinize sunduk.

Dergimiz ülkemizin sıkıntılı bir ekonomik dönemden geçtiği, yeni açılımların ve yaklaşımların hatta değişimin artık şart olduğu; aynı zamanda dünyanın birçok noktasında savaşların ve güç odaklarının kendini öne çıkarmaya çalıştığı bir dönemde yayın hayatına girdi. Sizlere ülkemizde ekonomi, ticaret ve sanayi alanlarında yaşanan değişimi hissettiğiniz ilgi ile okuyacağınız nice dergiler yapma hedefiyle...



The right time for Ticaret Magazine

M. Cemal Tükel

Eighty five years ago, when Ticaret Gazetesi began its publishing journey, the Second World War was raging at full force. At a time when even finding enough paper to print a newspaper was extremely difficult, launching a publication was truly an act of great courage. Our founder, Süha Sükuti Tükel, recognized the need for a commercial newspaper and took the initiative to establish Türkiye's first daily business newspaper. At first glance, it may not have seemed like the right timing, but the past 85 years have more than proven that this initiative was indeed the right one.

For decades, Ticaret Gazetesi carried the flow of information from markets to producers and from end-consumption centers to production hubs. At times, it became the most trusted harbor for a farmer, at times for a merchant, and at times for an exporter, earning its place in the history of the Turkish press.

Although under different circumstances, Ticaret Magazine has likewise begun its publishing journey during a period marked by successive challenges.

Today, the world is going through an era that has not officially been called a world war, yet global powers are fiercely competing and even fighting against one another. The world's leading nations are engaged in intense economic and commercial rivalry. Trade and political balances are shifting rapidly. New alliances, partnerships, and even covert collaborations are shaping the global order.

While technological developments continue to push the limits of the human mind, innovations emerging from countries that were once unexpected are rewriting established realities.

Tariffs that are suddenly imposed and presented as commercial weapons are, at times, introduced without sufficient awareness of actual production realities, only to be reconsidered and partially withdrawn shortly thereafter. When these developments are combined with wars taking place in countries viewed as testing grounds for weapons, highly thought-provoking situations and completely unexpected consequences emerge.

When the world's leading superpower, the United States, launched what was effectively an undeclared war against Iran—a country many believed could not withstand even a short confrontation—the intervention, expected to end quickly, transformed into a conflict lasting for months. Meanwhile, Ukraine, confronted by the military offensive of another superpower, the Russian Federation, has managed to sustain a relentless and devastating war for years.

At the same time, China and India, two of the world's largest manufacturing centers, continue to make remarkable advances through the technologies they develop and by achieving major breakthroughs in sectors that were previously dominated by other countries. Their initiatives have the potential to fundamentally reshape global balances.

The shortages in food supplies and raw materials resulting from these conflicts have the power to disrupt pricing mechanisms across global markets.

In an effort to prevent even greater disasters, grain corridors have been established amid active conflict zones, while extraordinary measures have been implemented in critical energy transit routes such as the Strait of Hormuz to ensure the uninterrupted flow of oil. At the same time, coordinated initiatives have been undertaken to maintain the continuity of global supply chains.

On another front, Israel has been redrawing the boundaries of the Middle East by eliminating groups it perceives as threats near its northern and southern borders and by carrying out military operations that have resulted in the deaths of tens of thousands of civilians, in a region where balance has always been difficult to achieve.

Situated at the center of all these global developments, Türkiye is steadily emerging as one of the indispensable actors of the new world order. Despite the economic and social challenges it continues to face, the country remains capable of making a difference.

In this inaugural issue of Ticaret Magazine, we primarily commemorate the 85th anniversary of Ticaret Gazetesi while highlighting the transformation of the Turkish economy over the decades. At the same time, we present a wide range of subjects that are important for our country as Ticaret Magazine begins its journey with slow but confident steps.

We examine the **port and maritime logistics sector**, one of the indispensable pillars of the Turkish economy, together with the **world of tourism** and the **growing cruise tourism** industry. We also feature **wind energy**, one of Türkiye's fastest-growing renewable energy sectors, and present different perspectives on developments within the industry.

Among the other topics selected for this issue are the **changing story of cotton**—one of Türkiye's fundamental agricultural products—the rapidly expanding coffee culture throughout our society, and the **environmental transformation** taking place in Dalyan, Fethiye, in the name of nature conservation.

In our health section, which begins with discussions on an aging population and the concept of **quality living**, readers will find valuable recommendations from leading experts.

Finally, we sought to introduce our readers to the **Arkas Maritime Museum** in İzmir, an institution of great importance that has yet to receive the recognition it truly deserves.

Ticaret Magazine enters the publishing world at a time when Türkiye is experiencing a challenging economic period, when new perspectives, innovative approaches, and meaningful change have become essential, and when wars and competing centers of power continue to shape many parts of the world.

With the goal of publishing many more issues that you will read with the same interest as you follow the transformation taking place in Türkiye's economy, trade, and industry, we welcome you to Ticaret Magazine.



Rotası değişen dünyada ticaretin yeni hikayesi



Seda Çök

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ

Dünya yeni bir ekonomik eşikten geçiyor. Küresel ticaret dengeleri yeniden şekilleniyor. Üretimin merkezleri değişiyor. Enerji politikaları dönüşüyor. Lojistik ağları yeniden kuruluyor. Tüketim alışkanlıkları her geçen gün farklı bir yöne evriliyor. Bu dönemde artık ticaret yalnızca ekonomik bir faaliyet değil; şehirleri dönüştüren, yaşam biçimlerini yeniden tanımlayan ve ülkelerin gelecek vizyonunu belirleyen stratejik güç haline geliyor. Bugün güçlü ekonomi; yalnızca mevcut koşulları yönetebilmekle değil, değişimin yönünü önceden okuyabilmekle mümkün. **Ticaret Dergisi'**nin ikinci sayısında da tam olarak bu dönüşümün izini sürdük.

Bu sayıda üretimin yalnızca fabrikalarda değil; limanlarda, enerji koridorlarında, tarım alanlarında, turizm destinasyonlarında, şehir yaşamında ve yeni nesil tüketim alışkanlıklarında nasıl yeniden şekillendiğini ele aldık. Biliyoruz ki geleceği inşa edecek olan; daha çok tüketenler değil, daha akıllı üretkenler, daha güçlü bağlananlar ve dönüşümü doğru okuyanlar olacak.

Dosyalarımızın merkezinde yine Türkiye'nin üretim gücü, stratejik avantajları ve özellikle Ege Bölgesi'nin yükselen ekonomik rolü yer alıyor. Sayımızın en güçlü başlıklarından birini **enerji dönüşümü** oluşturuyor.

Enerji Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (ENSI) Yönetim Kurulu Başkanı Elvan Aygün Anbar ile gerçekleştirdiğimiz özel söyleşide yalnızca bugünün enerji gündemini değil, Türkiye'nin gelecekteki üretim modelini de konuştuk. Finansallaşma ya da kısa vadeli lojistik fırsatlarla sürdürülebilir kalkınmanın mümkün olmadığını vurgulayan Anbar, gerçek rekabet gücünün teknoloji geliştirme kapasitesinden geçtiğine dikkat çekiyor. Özellikle rüzgâr enerjisi alanında Türkiye'nin yalnızca üretici değil, teknoloji geliştiren ve ihraç eden bir ülke olması gerektiğini ortaya koyan bu yaklaşım; enerji bağımsızlığının artık ekonomik olduğu kadar stratejik bir zorunluluk olduğunu da hatırlatıyor. Bu çerçevede İzmir'in ve yıllardır farklı senaryolarla gündeme gelen Çandarlı Bölgesi'nin denizüstü rüzgâr enerjisinde küresel ölçekte uzmanlık merkezi olma potansiyeli dikkat çekiyor.

Enerji dönüşümünü yalnızca söylemler üzerinden değil, sahadaki gelişmeler üzerinden de takip ettik. Türkiye Rüzgâr Enerjisi Kongresi'nde ortaya konulan yeni hedefler, Türkiye'nin enerji alanında yeni bir döneme hazırlandığını gösteriyor. 2026'nın "**rüzgâr yılı**" ilan edilmesiyle birlikte Saros Körfezi'nden Ege kıyılarına uzanan deniz üstü rüzgâr santral (offshore) yatırımları, 2035 hedefleri ve milyar dolarlık sanayi projeleri; Türkiye'nin enerji güvenliği ile sanayi politikalarının artık aynı eksende ilerlediğini ortaya koyuyor. İzmir'in rüzgâr sanayisindeki konumu ve yeni yatırımlar ise bölgenin yalnızca üretim değil, teknoloji üssü olma iddiasını güçlendiriyor.

Ticaretin en görünmez ama en kritik damarlarından biri olan **limanlığı** da bu sayımızda mercek altına aldık. Bugün limanlar yalnızca yük taşıyor; yatırımları, üretimi, kentlerin büyümesini ve bölgesel kalkınmayı da taşıyor. Türkiye'nin deniz ticaretindeki yükselen rolünü, limanlarımızın dönüşümünü ve lojistik ağların rekabet gücünü kapsamlı bir dosyayla değerlendirdik. Türk limanlarının küresel sıralamalarındaki yükselişi ve dış ticarette üstlendiği stratejik rol; Türkiye'nin yalnızca bir üretim ülkesi değil aynı zamanda bölgesel bir lojistik merkez

olma yolunda ilerlediğini gösteriyor. Özellikle İzmir ve Aliağa ekseninde gelişen yeni yapı, birbirini tamamlayan bir ekonomik ekosistemin nasıl değer üretebildiğini ortaya koyuyor.

Tarım ve sanayi ekseninde ise bu sayıda sürdürülebilirliğin yeni rekabet gücüne dönüştüğü alanlardan birine odaklandık. **Ege pamuğunun** hikâyesini yalnızca tarımsal üretim perspektifiyle değil; markalaşma, ihracat ve sürdürülebilir moda ekseninde İyi Pamuk Uygulamaları Derneği ile birlikte yeniden ele aldık. Türkiye'nin GDO'suz üretim avantajı, Better Cotton standartları, dijitalleşme ve doğru kaynak yönetimi; küresel tekstil pazarında yeni fırsat kapıları açıyor. Özellikle Avrupa Yeşil Mutabakatı sürecinde sürdürülebilir üretimin artık tercih değil zorunluluk haline geldiği bir dönemde, Ege'nin ortaya koyduğu model dikkat çekici bir örnek oluşturuyor.

Turizm dosyamızda ise yalnızca ziyaretçi sayılarına değil, ekonomik değerin nasıl üretildiğine odaklandık. Artan maliyetler, değişen tüketici beklentileri ve küresel rekabet ortamında sektörün yeni denge arayışını ele alırken; kruvaziyer turizminin dönüşen yapısını da değerlendirdik. Türkiye'nin yalnızca uğrak noktası olmaktan çıkarak seyahatin başlangıç ve bitiş merkezi anlamına gelen "**homeport**" modeline geçiş hedefi; turizmde yeni büyüme stratejisini ortaya koyuyor. Çünkü artık başarı yalnızca gelen yolcu sayısıyla değil, kent ekonomisine bırakılan katma değerle ölçülüyor.

Ve belki de bu sayının en dikkat çekici başlıklarından biri: **longevity**. Uzun ve sağlıklı yaşam yaklaşımının artık yalnızca sağlık sektörünün konusu olmadığını; turizmden gayrimenkule, teknolojiye beslenmeye kadar uzanan yeni bir ekonomik alan yarattığını inceledik. Modern insanın yalnızca daha uzun yaşamayı değil, yaşam kalitesini artırmayı hedefleyen bu yaklaşımın; geleceğin yatırım, hizmet ve tüketim modellerini nasıl şekillendirdiğini araştırdık.

Ekonominin dönüşümünü anlatırken günlük yaşamın içinde büyüyen yeni ekonomileri de göz ardı etmedik. Bu sayımızda **kahvenin çekirdekten fincana** uzanan yolculuğunu kültür, girişimcilik ve marka ekonomisi perspektifinden yeniden okuduk. Bugün bir tüketim alışkanlığının nasıl küresel ölçekte milyarlarca dolarlık bir ekosisteme dönüştüğü; yerli markaların büyüme hikâyeleri üzerinden ele aldık.

Bu sayıda yer verdiğimiz her dosya aslında ortak bir gerçeğe işaret ediyor: Gelecek; üretim gücünü teknolojiyle birleştirenlerin, sürdürülebilirliği stratejiye dönüştürenlerin, ticareti yalnızca bugünün değil yarının diliyle okuyanların olacak. **Ticaret Dergisi** olarak amacımız yalnızca gündemi takip etmek değil; ticaretin yönünü, ekonominin yeni dilini ve dönüşümün merkezindeki hikâyeleri görünür kılmak. Üreten, katma değer yaratan ve geleceği ortak akılla inşa eden tüm sektörlerin sesi olmaya devam edeceğiz.

Keyifli okumalar...

Trade's new story in a world on a changing course

Seda Gök
EDITOR-IN-CHIEF

The world is passing through a new economic threshold. Global trade balances are shifting, centres of production are changing, energy policy is being transformed, and logistics networks are being rebuilt. Trade is no longer simply an economic activity - it has become a strategic force shaping cities, redefining ways of life, and determining the future direction of nations. In this second issue of **Ticaret Dergisi**, we trace exactly this transformation: production reshaping itself not only in factories, but in ports, energy corridors, agricultural land, tourism destinations, and everyday consumption habits.

At the heart of this issue lies Türkiye's production strength, its strategic advantages, and the rising economic role of the Aegean Region in particular - with energy transition standing out as one of our strongest themes. In our interview with Elvan Aygün Anbar, Chairwoman of the Energy Industrialists and Businesspeople Association (ENSİA), we discussed not only today's energy agenda but Türkiye's future production model. Anbar argues that sustainable development cannot be achieved through financialisation or short-term logistics opportunities alone, and that real competitiveness depends on technological development capacity - particularly in wind energy, where Türkiye should aim to become not just a producer but a developer and exporter of technology. In this context, Izmir and the long-discussed Çandarlı region show real potential to become a global centre of specialisation in offshore wind.

We also followed this energy transition through developments on the ground. New targets announced at the Turkish Wind Energy Congress point to a new era for Türkiye's energy sector: with 2026 declared "**the year of wind**", offshore investments stretching from the Gulf of Saros to the Aegean coast, 2035 targets, and billion-dollar industrial projects all show that energy security and industrial policy are now moving along the same axis - with Izmir's position in the wind industry reinforcing the region's ambitions as a technology base as well as a production hub.

We also examined one of trade's least visible but most critical arteries: the port sector. Today, ports carry not just cargo but investment, production, urban growth, and regional development. Our feature on Türkiye's rising role in maritime trade, the transformation of its ports, and the competitiveness of its logistics networks shows that Türkiye is advancing not only as a producing nation, but as a regional logistics hub - with the evolving Izmir-Aliaga axis demonstrating how a complementary economic ecosystem can generate value.

On agriculture and industry, we focused on a field where sustainability has become a new source of competitiveness. Working with the Better Cotton Practices Association, we revisited the story of Aegean cotton through the lens of branding, exports, and sustainable fashion. Türkiye's non-GMO production advantage, Better Cotton standards, digitalisation, and resource management are opening new opportunities in the global textile market - a particularly compelling

model as the EU Green Deal makes sustainable production no longer optional, but essential.

Our tourism coverage looked beyond visitor numbers to how economic value is actually generated, examining the sector's search for new balance amid rising costs, shifting consumer expectations, and global competition, alongside the changing structure of cruise tourism. Türkiye's ambition to move from a transit stop to a "**homeport**" - the point where a journey begins and ends - represents a new growth strategy for tourism, one in which success is measured not by passenger numbers alone, but by the value retained in the local economy.

Perhaps the most distinctive theme of this issue is **longevity**. We examined how the pursuit of a longer, healthier life is no longer confined to healthcare, but is creating a new economic space spanning tourism, real estate, technology, and nutrition - and how this focus on quality of life, not just lifespan, is shaping the investment, service, and consumption models of the future.

In tracing economic transformation, we haven't overlooked the economies growing within everyday life. This issue also revisits **coffee's journey from bean to cup** through the lens of culture, entrepreneurship, and brand economics - examining how a single consumption habit has grown into a multi-billion-dollar global ecosystem, told through the growth stories of domestic brands.

Every feature in this issue points to the same underlying truth: the future belongs to those who combine production strength with technology, who turn sustainability into strategy, and who read trade not in the language of today, but of tomorrow. At **Ticaret Dergisi**, our aim is not simply to follow the agenda, but to make visible the direction of trade, the new language of the economy, and the stories at the centre of this transformation. We remain committed to being the voice of every sector that produces, creates value, and builds the future through collective vision.

Enjoy the issue...



Limanlar geleceğe hazırlanıyor

Seren Karaşahin

Türkiye's 8,333 kilometres of coastline, including 1,077 kilometres of island shoreline, support a port network playing an increasingly critical role in the country's foreign trade. In 2025, Turkish ports handled 553.3 million tonnes of cargo - up 4 percent year-on-year and a Republic-era record - generating over \$350 billion in trade volume, with \$154 billion in exports and \$196 billion in imports, according to data from the Turkish Port Operators Association (TÜRKKLİM).

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

12

Üç tarafı

denizlerle çevrili olan ve dört denize ev sahipliği yapan Türkiye'nin kıyı alanlarının toplam uzunluğu 8 bin 333 kilometreyken bu uzunluğun bin 77 kilometrelik kısmını ise adalar oluşturuyor. Uzun kıyılara sahip olan Türkiye'nin ticaret hacmine katkı sunan limanları da ihracatta oldukça önemli yer tutuyor. Özellikle ham maddeye yakın bölgelerde yer alan ve hinterlandı geniş limanların elleçleme miktarlarıyla da ön plana çıktığı görülüyor.

Türk limanları üzerinden 154 milyar doları ihracat, 196 milyar doları ithalat toplamda 350 milyar doların üzerinde dış ticaret hacmi Türk ekonomisine kazandırıldı

Küresel politikaların ekonomiyi etkilemesinin son örneklerinden olan Orta Doğu çatışmaları, deniz ticaret rotalarının da değiştiğini gösteriyor. Bölgede yer alan hareketlilik, uluslararası kargo hareketlerini ve lojistiği olumsuz yönde etkiliyor. Türk limanları da jeopolitik konumuyla çatışma bölgelerine yakın olmasının yanı sıra Türkiye'nin önemli pazarlara erişmesinde kritik rol oynuyor.

Türk limanlarının gelişerek elleçleme kapasitelerini artırması sürerken 2025 yılında en çok elleçleme yapan liman Aliğa oldu. Bu yılın güncel konteyner elleçleme verilerine bakıldığında ise Ambarlı Limanı zirvede yer alırken; 2026 yılının ocak-nisan döneminde Türk limanlarında elleçlenen konteyner miktarının bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 2,4 arttığı görüldü. Bununla beraber dünya çapında en çok konteyner elleçlenen 100 liman listesinde yer alan 4 Türk limanına Aliğa Limanı da eklendi ve listede yer alan Türk limanı sayısı beşe yükseldi.

İzmir ve Aliğa limanlarının ortak bir lojistik ekosistem olarak hareket etmesi; bölgedeki en önemli ticaret merkezlerinden biri olma potansiyeline sahip olduğunu gösteriyor. Sektörde geleceğin anahtarının rekabet değil; koordinasyon ve birlikte büyüme olduğu değerlendiriliyor.

Türk limanlarında geçen yıl toplam 553,3 milyon ton yük elleçlenirken, bu sayı bir önceki yıla göre yüzde 4 artış gösterdi. Elleçlenen yükün yaklaşık dörtte üçüne karşılık gelen 415 milyon ton dış ticaret yükünden oluştu. Türkiye'nin dış ticaretinin önemli bölümü deniz yolu ile gerçekleşirken değer bazında ihracatın yarısından fazlası, tonaj bazında yüzde 86,5'i de deniz yoluyla yapıldı. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nden (TÜRKKLİM) aldığımız verilere göre Türk limanları üzerinden 154 milyar doları ihracat, 196 milyar doları ithalat toplamda 350 milyar doların üzerinde dış ticaret hacmi, ekonomiye kazandırıldı.

Dünyada ilk 100'de 5 Türk limanı

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın verilerine göre 2024 yılında dünyanın en fazla konteyner elleçleyen 100 limanı arasında yer alan Türk limanlarının sayısı 5'e yükseldi. Listede Ambarlı Limanı 72'nci, Kocaeli Limanı 86'nci, Aliğa Limanı 91'inci, Tekirdağ Limanı 94'üncü ve Mersin Limanı ise 98'inci sırada yer aldı. Aliğa Limanı, bu listede ilk kez girdi.

Türk limanlarında elleçlenen 13,5 milyon TEU konteyner karşılık; söz konusu beş liman 11,4 milyon TEU ile toplam konteyner elleçlemesinin yüzde 84,1'ini gerçekleştirdi. Bu da demek oluyor ki dünyadaki elleçlemede ilk 100 liman içerisinde yer alan 5 liman haricindeki Türk limanlarının elleçleme kapasitelerinin artırılması gerekiyor.

Lider Marmara Bölgesi

Türkiye'de limanların ve kıyı bölgelerinin farklı işlevleri ve hinterlandlarının olması, ülkenin dış ticaret esnekliği kazanmasına sebep oluyor. Marmara Bölgesi'ndeki limanlarda genelde petrol, otomotiv, petrokimya ürünleri, dökme yük, demir-çelik, tüketim malları, endüstriyel ürünler, tarım ürünleri ve mobilya sevkiyatı yapılıyor. Ege Bölgesi'nde ise bölge sanayisi ve üretimine bağlı olarak beyaz eşya, tekstil ve konfeksiyon ürünleri, otomotiv yan sanayi parçaları, işlenmiş gıda ürünleri ve yapı malzemeleriyle sıvı dökme yük özelinde petrol, petrol ürünleri ve kimyasallar, demir-çelik ürünleri kuru dökme yükler ağırlıklı olarak limanlardan sevk ediliyor. Akdeniz limanlarında öne çıkan Mersin ve Hatay'da; demir-çelik ürünleri, petrol, gübre, çimento, kömür, tekstil, tarım özelinde narenciye ve Ro-Ro (tekerlekli araç) taşımacılığı yapılıyor.

Bölgesel olarak limanlara bakıldığında ise faal deniz ticaret tesislerinin 36'sı Kocaeli Bölgesi'nde, 20'si Hatay Bölgesi'nde, 19'u İzmir Bölgesi'nde ve 18'i İstanbul Bölgesi'nde yer alıyor. Konteyner gemi ve yüklerine hizmet verme izni bulunan 46 limanın 28'i fiilen aktif konteyner hizmeti verirken; 18'i Marmara'da, 4'ü Akdeniz'de, 4'ü Ege'de bulunuyor. Veriler liman ve deniz yolu ticaretinin liderinin Marmara Bölgesi olduğunu söylerken onu Akdeniz ve Ege takip ediyor.

Dört ayda yıllık artış %2,4

Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün güncel verilerine göre nisan ayında Türk limanlarında elleçlenen konteyner miktarı geçen yılın aynı ayına göre yüzde 7,6 artarak 1 milyon 179 bin 454 TEU oldu. Bu yılın ocak-nisan döneminde ise Türk limanlarında elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yılın ilk dört aylık dönemine göre yüzde 2,4 artarak 4 milyon 550 bin 209 TEU'ya ulaştı.

Yurt dışı konteyner taşımalarında da belirgin bir artış gözlemlendi. Buna göre nisan'da Türk limanlarından yurt dışına giden veya yurt dışı limanlarından Türkiye'ye gelen toplam konteyner miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 5,5 artarak 866 bin 609 TEU'ya yükseldi.

Nisan ayında yurt dışına gitmek için Türk limanlarında yüklenen konteyner miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 9,5 artarak 431 bin 910 TEU olurken, yurt dışından gelen gemilerden Türk limanlarına boşaltılan konteyner miktarı da bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 1,7 artarak 434 bin 699 TEU oldu.

Ambarlı Nisan'da zirvede

Nisan ayında en fazla konteyner elleçleme ise Ambarlı Bölge Liman Başkanlığı'na ait. İstanbul'un Beylikdüzü ilçesinde yer alan liman tesislerinde nisan'da toplam 296 bin 330 TEU konteyner elleçlemesi gerçekleşirken, elleçlenen konteynerlerin yüzde 67,3'ü yurt dışına giden veya yurt dışından gelen konteynerler, yüzde 29,1'ini transit konteynerler ve yüzde 3,6'sını da kabotajda taşınan konteynerler oluşturdu.

Ambarlı'dan sonra 217 bin 116 TEU ile Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı gelirken, üçüncü sırada 168 bin 371 TEU ile Tekirdağ Bölge Liman Başkanlığı yer aldı. Nisan'da 19 liman başkanlığının idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde konteyner elleçlemesi gerçekleşirken, bu ayda en fazla elleçleme yapan ilk 5 liman başkanlığında toplam elleçlenen konteynerin yüzde 83'ü yapıldı.

İzmir limanları çeşitlilikleriyle ön planda

Türkiye'nin önemli sanayi bölgelerinden olan Ege Bölgesi'nde ihracata en büyük katkı İzmir'deki limanlardan geliyor. Bölgede yer alan İzmir Alsancak Limanı başta olmak üzere diğer limanlar da yük ve kruvaziyer trafiğini üstleniyor. İzmir'in bir liman kenti olarak kurulması; günümüze kadar gelen limancılık faaliyetlerini ateşliyor. Kentte Alsancak, Aliağa ve Dikili limanları aktif faaliyetlerine devam ederken Kuzey Ege Çandarlı Limanı'nda ise çalışmalar sürüyor. Şehirdeki limanlarda kruvaziyer, yük ve rüzgâr türbinleri potansiyeli değerlendiriliyor.

Yıllar boyunca kent merkezinde yer alan, yük taşımacılığı faaliyetinin yanı sıra kruvaziyer turizmiyle İzmir'e turist katkısı sağlayan bir yer olan Alsancak Limanı'nın özelleştirme sorunu gündemde yer aldı. Limanın işletme devri bu yılın başında tamamlandı. İlk olarak 2004 yılında özelleştirme için harekete geçilirken; liman, 2017 yılında Türkiye Varlık Fonu'na (TVF) devredildi. TVF'nin limanı kiralama, devretme ve satma hakkı bulunuyordu. TVF mülkiyetinde olan İzmir Alsancak Limanı'nın sadece yük bölümünün işletme hakkı, şubat ayında Albayrak Grubu'na ait olan Alport Alsancak Liman İşletmeciliği'ne devredildi. Alsancak Limanı'nın kruvaziyer gemilerinin yanaştığı yolcu iskelesi bölümü ise özelleştirme kapsamının dışında tutuldu.

Alsancak 'draft' için çözüm bekliyor

Alsancak Limanı'nda yüksek tonajlı gemilerin geçebilmesi için genişleme çalışmalarının planlanması ve bir türlü sonuca kavuşmaması limanın önemli sorunlarından biri olarak gösteriliyor. Alsancak Limanı'nın bulunduğu bölgede derinliğin 10-11 metre civarında olması sebebiyle güvenli draft 9,6 metre olarak değerlendiriliyor. Derinliğin bölgedeki güçlü diğer bir liman olan Aliağa'ya göre daha sınırlı kalması; yeni nesil gemilerin buraya gelememesine sebebiyet veriyor. Bu tür gemilerin 15,5-16,5 metre draft ihtiyacı olduğu biliniyor. Bu sebeple de Alsancak genelinde feeder ve hafifletilmiş gemilere hizmet veriyor.

Çandarlı'nın potansiyeli rüzgârda

İzmir'de yapımı devam eden Kuzey Ege Çandarlı Limanı ise farklı bir perspektifte karşımıza çıkıyor. Bölgede yükselen rüzgâr enerjisi potansiyelini değerlendirmekte kullanılması gerektiği fikri öne çıkıyor. Kuzey Ege Çandarlı Limanı için sektör temsilcileri, rüzgâr enerjisine odaklanan endüstri bölgesi olması gerektiği fikrinde birleşiyor. Enerji Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (ENSİA) da yapımı devam etmekte olan Çandarlı Limanı'nın deniz üstü rüzgâr enerjisi (offshore RES) odaklı üretim üssüne dönüştürülüp tamamlanmasını savunuyor.

Öte yandan Kuzey Ege Çandarlı Limanı Projesi için Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın yürüttüğü "Yüzer Deniz Üstü Rüzgâr Türbini Platformu Üretim Tesisi" kurulması amacıyla proje ve teşvik hakkı açıldı. Projenin yapım aşaması sürüyor.

Dikili Limanı kruvaziyerde sessizce ilerliyor

İzmir'in kuzeyinde yer alan Dikili ilçesinde yer alan Dikili Limanı da hem yük hem yolcu taşımacılığında faaliyet gösteriyor. Limanda her türlü dökme ve genel kargo yükü elleçlenirken, limanda perlit, bazalt taş, bentonit, bakır, gübre, her türlü hububat ve sıvı bitkisel yağlar başlıca elleçlenen yükler olarak öne çıkıyor. Dikili Limanı da özelleştirilen limanlar arasında yer alıyor. Tadilat ve onarımı 2000 yılında tamamlanan liman, Özelleştirme İdaresi tarafından 2003 yılında Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri Ticaret A.Ş.'ye devredildi.

Dikili Limanı'na yılın ilk 5 ayı sonunda 3 kruvaziyer gemisi uğrak yaparken, toplam gelen yolcu sayısı 894'e ulaştı. Dikili, sessiz bir şekilde kruvaziyer gemilerini kabul ediyor.

Aliağa, elleçlemede 2025'in lideri

2025 yılı verilerine bakıldığında Türk limanlarında elleçlenen toplam 553 milyon ton yük, Cumhuriyet tarihinin rekorunun kırılmasına sebep oldu. Söz konusu yıldaki en yüksek elleçleme 89,5 milyon tonla Aliağa Bölge Liman Başkanlığı'nda gerçekleşirken, Aliağa'yı sırasıyla

Kocaeli ve Iskenderun limanları takip etti.

Aliağa Limanı, bölgedeki sanayi tesislerinin kendi yüklerini taşıyabilmesi amacıyla 1960'lı yıllardan beri inşa ettikleri özel iskelelerin birleşmesiyle oluştu. Genişleme süreci de 1977 yılında kamu ve özel sektör iskelelerinin kapasitelerini artırmasıyla hız kazandı. Bugüne bakıldığında ise Aliağa Liman Başkanlığı'nın yetki sahasında büyük sanayi kuruluşları yer alıyor. Bunların yanı sıra limanda konteyner ve genel kargo hizmeti veren özel liman işletmeleri de faaliyet gösteriyor. Haziran 2026'da açıklanan 2025'in en değerli şirketleri listeleri olan ISO 500 ve EBSO 100 listesine giren TÜPRAŞ, PETKİM ve Star Rafineri firmalarının Aliağa'da yer alması, İzmir'in kuzey aksını hareketlendiriyor. Bölgede petrokimya, enerji, kimya, rafineri ve demir-çelik sektörlerinin varlık göstermesi; ticaret faaliyetlerini artırıyor.

Aliağa Ticaret Odası (ALTO) Yönetim Kurulu Başkanı **Ömer Ertürk, Ticaret Dergisi'ne** verdiği röportajda Aliağa Limanı'nın İzmir limanlarıyla rakip değil, dost olduğunu söyledi. Yılın ilk çeyreğini değerlendiren ALTO Başkanı Ömer Ertürk, net ton bazında Aliağa Limanı'nın önceki yıllardaki gibi liderliğini sürdürdüğünü söyledi. Ertürk, yıl sonu itibarıyla Aliağa'nın toplam yük elleçlemesinde 90 milyon tonu geçmesini beklediklerini vurguladı.

Aliağa ve Alsancak'ta 'rol ayrışması'

Aliağa ve Alsancak Limanı'nın üstlendikleri işlevlerin farklılaştığını ifade eden Ertürk, "İki limana baktığımızda bir 'rol ayrışması' görüyoruz. Tarihi İzmir Alsancak Limanı, şehrin içinde kalması ve derinlik sınırları ile bazı kısıtlar nedeniyle farklı konseptlere ve kruvaziyer turizmine hizmet ederken; Aliağa, bölgenin endüstriyel yük motoru haline geldi" dedi. İzmir limanlarını birbirleriyle rekabet eden dostlar olarak gördüğünü belirten Ertürk, bugünün limancılığında asıl rekabetin aynı şehirdeki limanlar arasında değil; liman kümeleri arasında yaşandığının altını çizdi.

"Aliağa'nın rakibi İzmir limanları değil"

Ertürk, İzmir limanlarının Akdeniz Bölgesi'ndeki diğer limanların rakibi olması gerektiğini dile getirdi. Limanların farklı alanlarda uzmanlaşmasının bölgeyi bütün olarak daha güçlü hale getireceğini söyleyen Ertürk, "Aliağa'nın rakibi İzmir içindeki diğer limanlar değil; Pire, Port Said, Tanger Med, Gioia Tauro ve Valencia gibi Akdeniz'in büyük aktarma merkezleridir. Bu nedenle İzmir ve Aliağa'daki limanların birbirleriyle tamamlayıcı bir iş birliği modeli geliştirmesi daha doğru olacaktır" ifadelerini kullandı.

İzmir ve Aliağa limanlarının ortak bir lojistik ekosistem olarak hareket ettiğinde, Doğu Akdeniz'in en önemli ticaret merkezlerinden biri olma potansiyeline sahip olduğunu dile getiren Ertürk, geleceğin anahtar kavramının rekabet değil, koordinasyon ve birlikte büyüme olduğunu ifade etti.





Web linki için dokunun

TOUCH / CLICK TO
BROWSE THE LINK



Dünyanın en fazla konteyner elleçleyen ilk 100 limanı arasında yer alan Türk limanlarının sayısı, Aliğa Limanı'nın da listeye dahil olmasıyla beşe yükseldi.



“Aliğa'nın küresel gücünü güçlü ulaşım koridorları artırır”

Türkiye'nin ihracat hareketinin yüzde 8'inin Aliğa'dan gerçekleştiğini belirten Ertürk, bölgede çözüm bekleyen önemli yapısal sorunlar bulunduğu dikkati çekti. Aliğa'nın güçlü konumunun sürdürülebilir kılınması için kamu ve özel sektörün eş zamanlı ve kararlı adımlar atmasının bir zorunluluk olduğunu ifade eden Ertürk, liman geri sahaları, ulaşım altyapısı ve lojistik destek alanlarının bütüncül bir planlama anlayışıyla ele alınmaması halinde mevcut potansiyelin tam anlamıyla değerlendirilemeyeceğini söyledi. Ertürk, “Liman geri sahaları ile sanayi bölgeleri arasındaki ulaşım koridorlarının güçlendirilmesi, intermodal taşımacılığın geliştirilmesi ve tüm paydaşların ortak vizyonla hareket etmesi, Aliğa'nın küresel ölçekte rekabet gücünü artıracaktır” dedi.

Bölgede yeni yatırımların statik kalmasının operasyonel anlamda geri düşmeye sebebiyet vereceğini belirten Ertürk, liman genişletme yatırımları, yeni ekipman alımları, dijitalleşme projeleri ve terminal kapasite artırımlarının devam ettiği bilgisini verdi. Rekabet avantajını lojistik merkez entegrasyonunun sağlanması olduğunu vurgulayan Ertürk, “Asıl mesele limanların rihtim veya saha kapasitesi değil, hinterland bağlantılarının aynı hızda gelişip gelişmediğidir” ifadelerini kullandı.

Aliğa'da “multimodal” lojistik yetersizlik

Akdeniz'de yer alan hem Türk hem yabancı limanlara göre Aliğa'nın güçlü bir konumda olduğunu dile getiren Ertürk, Aliğa'nın bölgede ana aktarma limanı olma vizyonunda birçok denklem bulunduğunu ifade etti. Özellikle küresel ekonomide yaşanan belirsizlikler ve Orta Doğu'daki çatışmalar gibi yakın coğrafyalarda gerçekleşen jeopolitik gelişmelerin etkisinin öneminden bahseden Ertürk, Aliğa Limanı için belirlenmesi gereken hedefi anlattı. Ertürk, “En büyük engel, deniz tarafındaki altyapısı değil, kara tarafındaki ‘multimodal’ lojistik yetersizliğidir. Bir limanı hub yapan şey, sadece geminin yanaşması değil, o yükün hinterlanda ne kadar hızlı ve ucuz aktarıldığıdır” dedi.

Çift elleçleme maliyeti artırıyor

Altyapının mevcut haliyle yetersiz kaldığını ifade eden Ertürk, Aliğa'da elleçlenen ve trafiğe çıkan yüklerin yüzde 97,6'sının karayoluyla taşındığını belirtti. Bu durumun Menemen-Aliğa aksında tır trafiği, karbon emisyonu ve lojistik maliyete sebep olduğunu dile getiren Ertürk, Biçerova İstasyonu'na kadar gelen demiryolu kılçık hatlarının, sanayi tesislerinin ve limanların içine “last mile” denilen son kilometre bağlantısıyla doğrudan entegre olmadığını söyledi. Öte yandan Ertürk, liman sahasına girmeden önce yükün tekrar kamyonlara aktarılması sebebiyle çift elleçleme maliyetinin işletmecileri olumsuz etkilediğini ifade etti.

‘Kılçiksız’ demiryolu bağlantısı istiyorlar

Yeterliliğin artırılması için yapılması gerekenleri açıklayan Ertürk, çözüm önerilerini sıraladı. Yükün gemiden doğrudan vagonlara inebilmesinin önemli olduğunu altını çizen Ertürk, “Nemrut Körfezi'ndeki tüm özel limanlara kesintisiz ve kılçiksız demiryolu bağlantısı yeniden düzenlenerek tamamlanmalı ama bu asla sanayi tesislerinin giriş-çıkışlarının önünde engel olmamalı. Yük, gemiden doğrudan vagonlara inebilmeli. Biçerova İstasyonu sadece bir durak değil; gelişmiş bir yük aktarma, gümrükleme ve depolama merkezi haline getirilmeli. İzmir-Ankara YHT hattının yük taşımacılığı bacağı ve Ankara-İzmir otoyol projeleriyle Aliğa, İç Anadolu sanayisinin doğrudan çıkış kapısı yapılmalı” dedi.

Aliğa'nın ekonomik büyümesinin temel dinamiklerinin başında limancılık ve lojistiğin geldiğini belirten Ertürk, sürecin doğrudan ve dolaylı olarak binlerce kişiye istihdam sağladığını dile getirdi. İstihdam yönünden bölgeye büyük bir akış olduğunu söyleyen Ertürk, bölgede konut arzının yetersizliğinin, kira ve satış rakamlarının yükselmesinin ve dar-orta gelir grubu çalışanların bölgede ikamet etmesinin de zorlaşmasının altını çizdi.



CBM Liman Hizmetleri
Port Services
and Lashing

5 
**FARKLI LOKASYON'DA
7/24 HİZMET !**

KONTEYNER DEPOCULUK & LASHING HİZMETLERİ

Tecrübeli ve konularında uzman ekiplerimiz talebe göre İzmit Dilovası, İzmit Yarımca, İzmir Aliğa, Mersin ve İskenderun depolarımızda Türkiye'nin tüm Limanlarda ve Tesislerinizde anlık ve proaktif çözümler ile HC,FR,OT konteyner, Lowbed araçlara yüklenen her türlü proje ve standart yüklerde dolum ,lashing, gözetim brandalama, kapalı depo alanlarımız ile **7/24** hizmet vermektedir.





Ports prepare for the future

Seren Karaşahin

Türkiye's 8,333 kilometres of coastline, including 1,077 kilometres of island shoreline, support a port network playing an increasingly critical role in the country's foreign trade. In 2025, Turkish ports handled 553.3 million tonnes of cargo - up 4 percent year-on-year and a Republic-era record - generating over \$350 billion in trade volume, with \$154 billion in exports and \$196 billion in imports, according to data from the Turkish Port Operators Association (TÜRKLİM). More than half of Türkiye's export value and 86.5 percent of trade tonnage now moves by sea. Recent disruption in the Middle East has underscored how geopolitical instability can reshape maritime trade routes, with Turkish ports - given their proximity to conflict-affected areas - playing a critical role in maintaining the country's access to key markets

Five Turkish ports now rank among the world's top 100

According to the Ministry of Transport and Infrastructure, the number of Turkish ports among the world's top 100 container-handling ports rose to five in 2024, with the addition of Aliğa Port (ranked 91st), alongside Ambarlı (72nd), Kocaeli (86th), Tekirdağ (94th), and Mersin (98th). These five ports alone account for 84.1 percent of Türkiye's total container handling - 11.4 million of the 13.5 million TEU handled nationally - underscoring the need to expand capacity at ports outside this group.

Marmara leads, followed by the Mediterranean and the Aegean

Türkiye's ports serve distinct regional functions shaped by local industry. Marmara ports handle petroleum, automotive goods, petrochemicals, bulk cargo, steel, consumer goods, agricultural products, and furniture. Aegean ports ship household appliances, textiles, automotive components, processed food, construction materials, and bulk liquid cargo including petroleum products and chemicals. Mediterranean ports, particularly Mersin and Hatay, handle steel, fertiliser, cement, coal, textiles, citrus, and Ro-Ro traffic. Of Türkiye's active maritime trade facilities, 36 are located in the

Kocaeli region, 20 in Hatay, 19 in İzmir, and 18 in İstanbul. Of 46 ports licensed for container shipping, 28 are actively operational, with 18 in Marmara, 4 in the Mediterranean, and 4 in the Aegean - confirming Marmara's clear leadership in port and maritime trade, followed by the Mediterranean and Aegean.

Container volumes up 2.4 % in early 2026

Container handling at Turkish ports rose 7.6 percent year-on-year in April 2026 to 1,179,454 TEU, bringing the January-April total to 4,550,209 TEU, up 2.4 percent on the same period last year. International container traffic - outbound and inbound combined - rose 5.5 percent to 866,609 TEU in April, with outbound loading up 9.5 percent to 431,910 TEU and inbound discharge up 1.7 percent to 434,699 TEU. Ambarlı led national handling in April with 296,330 TEU (67.3 percent international, 29.1 percent transit, 3.6 percent cabotage), followed by Kocaeli with 217,116 TEU and Tekirdağ with 168,371 TEU. Across 19 active port authorities, the top five accounted for 83 percent of total volume handled in April.

İzmir's ports stand out for their diversity

İzmir's ports - Alsancak, Aliğa, and Dikili - each serve distinct functions, while construction continues at the new Çandarlı Port in the northern Aegean. Alsancak, historically central to both cargo handling and cruise tourism given its location within the city, underwent a long-delayed privatisation process: after transferring to the Türkiye Wealth Fund in 2017, operating rights for its cargo division were handed to Albayrak Group's Alport Alsancak in February 2026, while the cruise passenger terminal remained outside the privatisation scope. The port's draft of 9.6 metres - shallower than Aliğa's 10 to 11 metres - limits it largely to feeder vessels and lighter cargo ships, as new-generation vessels require 15.5 to 16.5 metres of clearance.



Çandarlı is increasingly viewed by industry figures, including the Energy Industrialists and Businesspeople Association (ENSİA), as a future production base for offshore wind energy components. The Ministry of Industry and Technology has opened project and incentive rights for a floating offshore wind turbine platform manufacturing facility at the site, with construction ongoing. Dikili Port, smaller in scale, handles bulk cargo including perlite, basalt, bentonite, copper, fertiliser, grain, and liquid vegetable oils, alongside a modest but steady cruise trade - receiving three cruise ship calls and 894 passengers in the first five months of 2026, having been transferred to Dikili Port and Tourism Enterprises Inc. by the Privatisation Administration in 2003.

Aliğa leads national cargo handling

Aliğa was Türkiye's top-handling port authority in 2025, with 89.5 million tonnes, ahead of Kocaeli and Iskenderun. Built up since the 1960s from private industrial jetties later merged with public infrastructure, and expanded further from 1977 onward, Aliğa's port zone now hosts major industrial firms including TÜPRAŞ, PETKİM, and Star Refinery - all featured in the 2025 ISO 500 and EBSO 100 rankings of Türkiye's most valuable companies, released in June 2026 - reinforcing the area's role as a hub for petrochemicals, energy, chemicals, refining, and steel.

Ömer Ertürk, Chairman of the Aliğa Chamber of Commerce (ALTO), told Ticaret Dergisi that Aliğa Port maintained its lead in net tonnage in the first quarter of 2026, consistent with previous years, and said he expects the port to surpass 90 million tonnes in total cargo handling by year-end.

A clear division of roles between Aliğa and Alsancak

Ertürk described a clear "role separation" between Aliğa and Alsancak. "Historic İzmir Alsancak Port, constrained by its urban location and depth limitations, has shifted toward different concepts and cruise tourism, while Aliğa has become the region's industrial cargo engine," he said. He characterised İzmir's

ports as competing friends rather than rivals, stressing that the real competition in modern port operations occurs not between ports within the same city, but between entire port clusters.

"Aliğa's competitors are not İzmir's other ports," Ertürk said, "but major Mediterranean transshipment hubs such as Piraeus, Port Said, Tanger Med, Gioia Tauro, and Valencia." He argued that a complementary cooperation model between İzmir's and Aliğa's ports would serve the region far better than internal rivalry, adding that together they have the potential to become one of the Eastern Mediterranean's most important trade centres. "The key concept for the future is not competition, but coordination and shared growth," he said.

Calls for stronger transport corridors

Noting that Aliğa now accounts for around 8 percent of Türkiye's export activity, Ertürk pointed to significant structural issues still awaiting resolution in the region. He said sustaining Aliğa's strong position requires simultaneous, decisive action from both the public and private sectors, warning that without integrated planning of port hinterlands, transport infrastructure, and logistics support, the region's full potential cannot be realised. "Strengthening transport corridors between port hinterlands and industrial zones, developing intermodal transport, and ensuring all stakeholders move with a shared vision will increase Aliğa's competitiveness on a global scale," he said, adding that ongoing investment - including port expansion, new equipment, digitalisation projects, and terminal capacity increases - is essential to avoid operational stagnation. "The real issue is not a port's quay or yard capacity," he said, "but whether hinterland connections are developing at the same pace."

Land-side logistics, not the port itself, is the bottleneck

Ertürk argued that Aliğa holds a strong position relative to both Turkish and foreign Mediterranean ports, but said its ambition to become a major regional transshipment hub depends on resolving several structural issues, particularly amid global economic uncertainty and the impact of nearby geopolitical instability such as the conflict in the Middle East. "The biggest obstacle is not Aliğa's maritime-side infrastructure, but inadequate multimodal logistics on the land side," he said.

"What makes a port a hub is not simply a ship docking, but how quickly and cheaply that cargo is transferred into the hinterland."

Ertürk noted that 97.6 percent of cargo handled at Aliğa currently moves by road, generating heavy lorry traffic, carbon emissions, and elevated logistics costs along the Menemen-Aliğa corridor. He said existing rail spurs reaching Biçerova Station are not directly integrated into industrial facilities and ports via proper "last-mile" connections, and that cargo is often transferred back onto trucks before entering the port area - a double-handling cost that weighs heavily on operators.

A call for "spurless" rail integration

Setting out his proposed solutions, Ertürk said it was essential that cargo be able to move directly from ship to railway wagon. "Uninterrupted, spurless rail connections should be completed to all private ports in Nemrut Bay - though this must never obstruct industrial facilities' own entry and exit points," he said. "Biçerova Station should not remain merely a stop; it should become a fully developed cargo transfer, customs, and storage hub. Combined with the freight leg of the İzmir-Ankara high-speed rail line and the Ankara-İzmir motorway project, Aliğa should be made a direct gateway for Central Anatolian industry."

Ertürk identified shipping and logistics as the principal drivers of Aliğa's economic growth, generating thousands of jobs both directly and indirectly. He noted that this has drawn significant inward migration for employment, but cautioned that inadequate housing supply has pushed up rents and property prices, making it increasingly difficult for lower and middle-income workers to live in the area.



Web linki için dokunun

TOUCH / CLICK TO
BROWSE THE LINK

Türkiye limancılıkta yeni bir eşikte

Seren Karaşahin



“Türkiye’nin önündeki temel stratejik görev; limanları birbirini tamamlayan uzmanlaşmış düğümler olarak konumlandırmak”



Türkiye Liman işletmecileri Derneği (TÜRK LİMİ) Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik, limancılıkta Türkiye’nin konumu ve İzmir limanlarının ülke bazındaki önemini TİCARET DERGİSİ’ne değerlendirdi. Türk limanlarının tek merkezli bir yapıya sahip olmadığına vurgu yapan Erçelik, kıyı bölgelerinin farklı özelliklere sahip olmasının Türkiye’ye dış ticaret esnekliği avantajı sağladığının altını çizdi. Erçelik, Türkiye’nin önündeki temel stratejik görevin limanları birbirinin alternatifi olarak değil, birbirini tamamlayan uzmanlaşmış düğümler olarak konumlandırmak olduğunu söyledi. Türk limancılığının birkaç büyük sanayi ve dış ticaret düğümü üzerinde yoğunlaştığını belirten Erçelik, Türkiye’nin ülke geneline yayılan farklı yük türlerine cevap veren çok katmanlı bir kapasite omurgasına sahip olduğunu vurguladı.

Türkiye limancılığının yeni bir eşikte durduğunu belirten Erçelik, geçmişte rekabeti belirleyen temel unsurların daha fazla rihim, geniş saha ve yüksek elleçleme hacmi olduğunu belirtirken; bugün asıl farkı yaratan unsurun kapasitenin ne kadar etkin, bağlantılı, öngörülebilir ve sürdürülebilir kullanılabildiği olduğunu dile getirdi.

İzmir limanlarındaki güncel duruma da değinen Erçelik, Alsancak Limanı’nın Aliğa ile aynı kulvarda rekabet etmediğini söyledi. “Alsancak’ın geleceği, Aliğa’nın rolünü zayıflatmakta değil; İzmir liman sistemine daha dengeli, daha esnek ve daha yüksek katma değerli ikinci bir fonksiyon kazandırmakta aranmalıdır” diyen Erçelik, her limanın kendi gerçekliğini okuyarak değer üreteceği işleve yönlendirmek gerektiğini ifade etti.

Türkiye limancılığı bugün nasıl bir dönüşüm sürecinden geçiyor? Limanları artık yalnızca yük elleçleme tesisleri olarak görmek yeterli mi?

Hayır, artık yeterli değil. Türkiye limancılığı bugün yalnızca tonaj büyüklüğüyle değerlendirilebilecek bir sektör olmaktan çıktı. Limanların gerçek değeri; jeopolitik kırılmalar karşısında ne kadar esnek oldukları, tedarik zincirini ne ölçüde ayakta tutabildikleri, küresel hatlarla bağlantıları, operasyonel verimlilikleri, dijitalleşme kabiliyetleri ve yeşil dönüşüme uyumlarıyla ölçülüyor.

Son yıllarda Kızıldeniz, Orta Doğu ve Karadeniz çevresinde yaşanan gelişmeler, deniz ticaret rotalarının ne kadar hızlı değişebileceğini defalarca gösterdi. Böyle bir ortamda limanlar artık sadece yükün gemiden karaya veya karadan gemiye aktarıldığı tesisler değildir. Limanlar; dış ticaretin sürekliliğini, sanayinin tedarik güvenliğini ve ihracatın rekabetçiliğini doğrudan etkileyen stratejik altyapılardır.

Türkiye’nin avantajı da burada başlıyor. Ülkemiz limancılık bakımından tek merkezli bir yapıya sahip değil. Farklı yük türleri, sanayi kümeleri ve bölgesel işlevler etrafında gelişmiş çok odaklı bir liman coğrafyamız var. Marmara, Doğu Akdeniz, Kuzey Ege, Karadeniz ve diğer kıyı bölgeleri birbirinin kopyası değil; her biri farklı yük kompozisyonuna, farklı hinterlanda ve farklı ticaret akışlarına hizmet ediyor. Bu yapı, Türkiye’ye ciddi bir dış ticaret esnekliği kazandırıyor.

Hamdi Erçelik, Chairman of the Turkish Port Operators Association (TÜRK LİMİ), spoke to Ticaret Dergisi about Türkiye’s port landscape and İzmir’s evolving role within it. He emphasised that Turkish ports aren’t organised around a single centre - each coastal region’s distinct character gives the country real flexibility in foreign trade, and the country’s central task is positioning its ports as complementary, specialised nodes rather than alternatives to one another.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

18

2025 verileri Türkiye limancılığı açısından nasıl bir tablo ortaya koyuyor?

2025 verileri Türkiye limancılığının ölçeğini ve dış ticaret içindeki ağırlığını çok açık biçimde gösteriyor. Daha geniş resme baktığımızda deniz yolunun Türkiye dış ticaretindeki ağırlığı çok daha net görülüyor. Bu rakamlar Türkiye'nin bir liman ülkesi olduğunu açık biçimde ortaya koyuyor. Ancak tabloyu yalnızca toplam hacim üzerinden okumak eksik olur. Bölgesel yoğunlaşma da en az toplam hacim kadar açıklayıcıdır. Bu dağılım, limancılığımızın birkaç büyük sanayi ve dış ticaret düğümü etrafında yoğunlaştığını; buna rağmen ülke geneline yayılan, farklı yük türlerine cevap verebilen çok katmanlı bir kapasite omurgasına sahip olduğunu gösteriyor.

Türkiye'deki liman sayısının değişimi, küresel lojistik pazarında tek başına rekabet gücü elde etmemiz için yeterli midir?

Bugün tartışmamız gereken soru artık "kaç limanımız var?" sorusu değildir. Asıl soru şudur; hangi liman hangi yükü, hangi gemi tipini ve hangi hinterlandı daha verimli yönetiyor? Bu ayrımı yapmak önemli çünkü liman sayısı tek başına rekabet gücü yaratmaz. Rekabet gücü; doğru yükün doğru liman kümesine yönlmesi, liman-hinterland zincirinin iyi çalışması, hat bağlantılarının güçlü olması ve terminal operasyonlarının öngörülebilirliği ile oluşur.

Bağlantısallık, yani limanların küresel hatlarla ilişkisi, bu tabloda nasıl bir rol oynuyor?

Bağlantısallık, artık liman rekabetinin en belirleyici göstergelerinden biri haline geldi. Bu alanda kullanılan Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından yayınlanan Liman Düzenli Hat Deniz Taşımacılığı Bağlantı Endeksi (PLSCI), bir limanın küresel konteyner hatlarıyla ne ölçüde bağlantılı olduğunu; başka bir ifadeyle kaç düzenli hatta, ne sıklıkta ve ne kadar güçlü bir servis ağıyla entegre olduğunu gösterir. 2025 yılı son çeyreğinde liman kümeleri bazında PLSCI değeri Ambarlı'da 519,8; Mersin'de 359,8; Aliğa'da 303,1; İskenderun'da 261,9; Gemlik'te 236,9 ve İzmir'de 127,8 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Bu farklılık yalnızca hat sayısı veya sefer sıklığıyla açıklanamaz. Burada asıl mesele, limanların küresel deniz taşımacılığı ağlarına ne kadar entegre olduğu ve uluslararası ticaret sistemi içinde ne kadar güçlü bir temas noktası oluşturabildiğidir.

Türkiye tek bir mega liman üzerinden değil, çok düğümlü bir liman sistemi üzerinden büyüyor. Bu sistemin başarısı da düğümler arasındaki iş bölümünün, bağlantı kalitesinin ve hinterland entegrasyonunun güçlenmesine bağlıdır. Bir limanın güçlü olması değerlidir; fakat limanların birbirini tamamlayan bir ağ içinde çalışması çok daha değerlidir.

2025 yılında yük elleçleme bakımından öne çıkan bölgeler hangileri oldu?

2025 yılında ton bazında en yüksek elleçleme,

liman başkanlığı sahaları esas alındığında Aliğa'da 88,6 milyon ton ile gerçekleşti. Kocaeli 83,9 milyon ton, İskenderun 70,9 milyon ton ve Ceyhan 51,3 milyon ton ile Aliğa'yı izledi. Daha geniş bölgesel liman havzaları üzerinden bakıldığında ise farklı bir resim ortaya çıkıyor. Mersin, İskenderun ve Ceyhan hattını kapsayan Doğu Akdeniz liman bölgesi 169 milyon tonla ilk sırada yer alırken, Aliğa Körfezi merkezli Kuzey Ege liman kümesi 99,6 milyon tonla ikinci büyük yük aksı haline geldi.

Bu ayrım önemlidir çünkü liman performansını yalnızca tek tek liman başkanlıkları üzerinden değil, aynı hinterlanda, sanayi yapısına ve yük akışına hizmet eden bölgesel liman kümeleri üzerinden de okumak gerekir. Bu açıdan bakıldığında Ege'nin homojen bir liman bölgesi olmadığı; özellikle Kuzey Ege'nin sanayi, enerji, dökme yük ve konteyner taşımacılığı bakımından Türkiye'nin ana yük akslarından biri haline geldiği görülmektedir.

2026'nın ilk beş ayı konteyner tarafında nasıl okunmalı?

2026'nın ilk beş ayına ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığı verilerine dayalı değerlendirmelere göre Türkiye limanlarında toplam yük elleçlemesi 232,1 milyon tona ulaştı ve yüzde 0,9 artış gösterdi. Aynı dönemde konteyner elleçlemesi 5 milyon 829 bin 624 TEU ile yüzde 1,5 yükseldi fakat burada dikkat edilmesi gereken bir ayrım var. Dolu ihracat konteyneri yüzde 3,9 gerilerken, boş konteyner hacmi yüzde 4,9 arttı. Bu nedenle toplam TEU artışını tek başına sağlıklı ve dengeli bir dış ticaret büyümesi olarak okumak doğru olmaz. Liman sahasında görülmüş hareketlilik ile ihracata dayalı nitelikli büyüme aynı şey değildir.

Sahada şunu çok net görürüz: Bir limanın kapısından daha fazla konteyner geçmesi mutlaka daha güçlü bir ihracat performansı anlamına gelmeyebilir. Dolu ihracat, dolu ithalat, transit yük ve boş konteyner hareketleri birlikte okunmalıdır. Liman performansının ekonomiye katkısını anlamak için niceliğin yanında niteliğe de bakmak gerekir.

Limn performansını değerlendirirken fiziksel kapasite neden tek başına yeterli değil?

Çünkü kâğıt üzerindeki kapasite ile fiilen kullanılabilir kapasite aynı şey değildir. Vinç sayısı, rıhtım uzunluğu, saha büyüklüğü elbette gereklidir. Ancak modern limancılıkta rekabeti belirleyen asıl unsur, bu altyapının ne kadar hızlı, öngörülebilir ve kesintisiz çalıştırılabildiğidir.

Bir geminin limanda beklemesi, rıhtımda atıl kalması, sahada yığılma yaşanması veya operasyon dışı nedenlerle zaman kaybetmesi yalnızca terminal verimliliğini etkilemez. Navlun maliyetleri, hat planlaması, müşteri güveni ve tedarik zincirinin tamamı bundan etkilenir.

Limn kapasitesi yalnızca rıhtım uzunluğu, depolama sahası veya vinç sayısı değildir. Gerçek kapasite; deniz erişimi, draft, yavaşma ve ayrılma süresi, ekipman verimliliği, saha içi trafik akışı, kapı operasyonları, gümrük süreçleri, dijital veri paylaşımı ve hinterland bağlantılarının birlikte ürettiği etkin kapasitedir.

Gemi limana girdikten sonra yükün nihai çıkış noktasına ulaşmasına kadar yaşanan her bekleme, limanın kâğıt üzerindeki kapasitesini fiili kapasiteye dönüştürme gücünü azaltır. Bu nedenle liman yönetiminde artık esas mesele sadece kapasite yaratmak değil, yaratılan kapasiteyi etkin kullanabilmektir.

Türkiye'nin limancılık politikası açısından temel stratejik öncelik ne olmalı?

rkiye'nin önündeki temel stratejik görev, limanları birbirinin alternatifi gibi değil, birbirini tamamlayan uzmanlaşmış düğümler olarak konumlandırmaktır. Marmara; ana konteyner ve ağ bağlantı merkezi olarak, Doğu Akdeniz; sanayi, enerji ve transit eksenli olarak, Kuzey Ege; enerji, sanayi ve konteyner bileşimi olarak, Karadeniz ise; bölgesel ticaret kapısı olarak düşünülmelidir.

Her limanın her yükü aynı ölçekte ve aynı verimlilikle elleçlemesi beklenemez. Doğru olan, liman kümeleri arasında akıllı bir iş bölümü kurmaktır. Yatırımlar da bu işlevsel mimariye göre yönlendirilmelidir.

Operasyonel düzeyde öncelik, liman-hinterland zincirinin bütünsel yönetimidir. Liman kapılarındaki bekleme, şehir içi trafik baskısı, karayolu ağırlıklı taşıma yapısı, sınırlı demiryolu bağlantısı ve gümrük süreçlerindeki gecikmeler limanın fiili kapasitesini doğrudan etkiler. Demiryolu bağlantıları, lojistik merkez entegrasyonu, iç terminaller, kuru liman uygulamaları ve randevulu kapı sistemleri bu nedenle liman yatırımlarının tamamlayıcı unsurları değil, asli parçaları olarak görülmelidir.

Dijitalleşme ve yeşil dönüşüm limanların geleceğinde nasıl bir yer tutuyor?

Dijitalleşme artık tercih meselesi değildir. Elektronik veri değişimi, liman topluluk sistemleri, dijital ön bildirim, otomatik plaka ve konteyner tanıma, gerçek zamanlı saha planlama ve yapay zekâ destekli operasyon yönetimi aynı rıhtımdan, aynı vinçten ve aynı sahadan daha yüksek verim alınmasını sağlar.

Limanda verimlilik çoğu zaman büyük yatırımlardan önce iyi planlama, doğru veri ve zamanında koordinasyonla kazanılır. Bunu sahada çok net görürsünüz. Bilgi akışı geciktiğinde vinç de bekler, kamyon da bekler, gemi de bekler.

Yeşil dönüşüm de artık çevresel hassasiyet başlığıyla sınırlı değil. Kıyıda elektrik besleme, terminal ekipmanlarının elektrifikasyonu, yenilenebilir enerji kullanımı, emisyon izleme, atık yönetimi ve enerji verimliliği limanların uluslararası rekabet gücünü doğrudan etkilemeye başladı. Yük sahipleri, hat operatörleri ve uluslararası düzenlemeler limanlardan daha düşük karbonlu, daha ilenebilir ve daha sorumlu operasyonlar bekliyor.

Bu nedenle teknik rekabetçilik ile çevresel uyum birbirinden ayrı iki gündem olarak ele alınmalı. Geleceğin başarılı limanı; da ha büyük gemilere güvenli hizmet verebilen, operasyon süresini kısaltan, hinterland bağlantısını güçlendiren, dijital veriyi etkin kullanan ve karbon ayak izini azaltabilen liman olacaktır.

İzmir liman ekosisteminde son yıllarda ağırlık merkezinin değiştiği görülüyor. Bu değişimi nasıl değerlendiriyorsunuz?

İzmir'i tek bir liman üzerinden değil, iki farklı karaktere sahip bir liman ekosistemi olarak değerlendirmek gerekir. İç Körfez'de şehirle iç içe geçmiş, tarihsel olarak bölgenin ana ticaret kapısı niteliğini taşıyan Alsancak Limanı vardır. Dış halkada ise sanayi, enerji, dökme yük ve konteyner taşımacılığı odağında büyüyen Aliğa-Nemrut liman kümesi yer almaktadır.

Son yıllardaki dönüşümün özü, yük fonksiyonunun kademeli biçimde İç Körfez'den Aliğa-Nemrut hattına kaymasıdır. Bu dönüşümü yalnızca işletmecilik tercihiyle açıklamak doğru olmaz. Belirleyici unsur denizcilik geometrisidir.

İzmir İç Körfezi'nin doğal yapısı ve Pelikankaya mevki kaynaklı kısıtlar nedeniyle liman derinliği 10-11 metre bandında kalmakta, Alsancak'ta güvenli maksimum draft yaklaşık 9,6 metre olarak değerlendirilmektedir. Bu derinlik yapısı, ULCV ve yeni nesil Panamax/Post-Panamax gemilerin ihtiyaç duyduğu 15,5-16,5 metre draft gereksinimini karşılamıyor. Bu nedenle Alsancak daha çok feeder gemilere ve sınırlı draftla çalışan hafifletilmiş gemilere hizmet verebiliyor.

Buna karşılık Aliğa-Nemrut dış liman kuşağında ana ticari rıhtım ve iskelelerde operasyonel derinlikler genel olarak 17-20 metre bandına çıkmakta, bazı iskele uçlarında daha yüksek derinliklere ulaşabilmektedir. Bu fiziksel avantaj, bölgenin daha büyük drafta sahip konteyner gemilerini, dökme yük gemilerini, tankerleri ve proje yükü taşıyan yüksek tonajlı gemileri kabul edebilmesini sağlamaktadır.

Dolayısıyla İzmir'de yük ağırlığının Aliğa-Nemrut hattına kayması bir tercih olmanın ötesinde; gemi boyutları, draft gereksinimleri, rıhtım derinliği ve ölçek ekonomisi tarafından şekillenen lojistik bir sonuçtur.

Aliğa-Nemrut hattının yükselişini hangi veriler ortaya koyuyor?

Rakamlar oldukça açık. 2025 yılında Aliğa limanlarında 88,7 milyon ton yük, 1 milyon 701 bin 274 TEU konteyner ve 6 bin 224 gemi uğrağı gerçekleşti. Son beş yıllık veriler, Aliğa'nın bölgenin toplam liman hacmi içindeki payının ortalama yüzde 82,64'e, 2025 itibarıyla ihracat pazar payının ise yüzde 93,11'e yükseldiğini gösteriyor.

Buna karşılık Alsancak'ta elleçlenen dolu konteyner miktarı 2020'de 301 bin 931 TEU iken 2025 sonunda 109 bin 945 TEU'ya geriledi. Beş yıllık düşüş yüzde 63 seviyesinde.

Bu tabloyu doğru okumak gerekir. Aliğa-Nemrut hattı derin su erişimi, sanayi tabanı, genişleme imkânı ve terminal yapısıyla bölgenin ana yük kapısı haline gelmiştir. Bu, İzmir açısından kayıp değil; doğru yönetildiğinde daha rasyonel bir liman ekosistemine geçiş anlamına gelir.

Bu durumda Alsancak Limanı'nın gelecekteki rolü ne olmalı?

Alsancak'ın gerilediği değil, yeni sahiplik ve yatırım perspektifiyle yeniden tanımlanması gereken bir döneme girdiği kanaatindeyim. Limanın yeni liman geliştirme projeksiyonu,

doğru kurgulanırsa İzmir liman ekosistemi açısından önemli bir fırsat yaratabilir. Ancak bu fırsatın değeri, Alsancak'ı geçmişteki rolüne döndürme arayışında değil; limanın bugünkü fiziksel, kentsel ve lojistik gerçekliğine uygun yeni bir işlev tasarlayabilmesinde yatıyor.

İç Körfez'in draft, manevra alanı ve şehir içi erişim sınırlarını yok sayarak Alsancak'ı derin su ana hat konteyner limanı gibi konumlandırmak gerçekçi olmaz. Buna karşılık Alsancak; feeder hatlar, kısa mesafe deniz yolu taşımacılığı, seçici genel kargo, proje yükleri, Ro-Ro bağlantıları, kruvaziyer-yolcu hareketleri ve şehirle uyumlu yüksek katma değerli lojistik hizmetler açısından hâlâ güçlü bir potansiyele sahiptir. Planlanan yeni liman projesi de bu çerçevede ele alınırsa, bölgeye yalnızca ilave kapasite değil, daha nitelikli ve tamamlayıcı bir liman fonksiyonu kazandırabilir.

Burada temel mesele, Alsancak'ın Aliğa-Nemrut hattıyla aynı kuldarda rekabet etmesi değildir. Aliğa-Nemrut derin su erişimi, sanayi tabanı ve büyük ölçekli yük operasyonlarıyla Kuzey Ege'nin ana yük kapısıdır. Alsancak ise doğru planlandığında, şehirle ilişkisi güçlü, seçici yüklerde uzmanlaşan, yolcu ve kruvaziyer potansiyelini değerlendiren, dijital ve yeşil altyapısı güçlendirilmiş bir şehir limanı olarak İzmir'in lojistik mimarisini tamamlayabilir.

Bu nedenle yeni proje, yalnızca rıhtım ve saha kapasitesi üzerinden değil; gümrük süreçleri, kapı operasyonları, kent trafiği, demiryolu bağlantısı, yolcu hareketleri, çevresel etkiler ve liman-kent ilişkisi birlikte düşünülerek tasarlanmalıdır. Alsancak'ın geleceği, Aliğa'nın rolünü zayıflatmakta değil; İzmir liman sistemine daha dengeli, daha esnek ve daha yüksek katma değerli ikinci bir fonksiyon kazandırmakta aranmalıdır. Her limanı aynı role zorlamak kaynak israfı üretir. Doğru olan, her limanın coğrafi, teknik ve ekonomik gerçekliğini okuyarak onu en fazla değer üreteceği işleve yönlendirmektir.

İzmir ve Türkiye için mevcut kapasite yeterli mi?

Bu değerlendirmeyi dikkatli yapmak gerekir. İzmir özelinde Aliğa-Nemrut Liman kümesinde konteyner tarafında birkaç milyon TEU seviyesinde kurulu kapasite bulunduğu görülüyor. 2025 yılında bölgede fiilen elleçlenen konteyner hacmi yaklaşık 1,7 milyon TEU düzeyinde gerçekleşti. Bu veri, bölgede temel meselenin mutlak anlamda kapasite yokluğu olmadığını; mevcut kapasitenin hangi hat servisleriyle, hangi yük kompozisyonuyla ve hangi hinterland bağlantıları üzerinden kullanıldığı sorusunun daha belirleyici hale geldiğini gösteriyor.

Ancak bu değerlendirme, mevcut kapasitenin uzun vadede yeterli olduğu şeklinde okunmamalıdır. Türkiye limanlarında konteyner elleçleme hacmi 2025 yılında yaklaşık 14 milyon TEU'ya ulaştı. Bu hacim yıllık ortalama yüzde 3,5-4,5 bandında büyümeye devam ederse,

Türkiye'nin konteyner elleçleme ihtiyacı 2030'da yaklaşık 16,5-17,5 milyon TEU'ya, 2050'de ise yaklaşık 33-42 milyon TEU aralığına çıkabilir.

Bu nedenle yeni kapasite, saha genişlemesi, ekipman modernizasyonu ve hinterland bağlantı yatırımları şimdiden planlanmalıdır. Özellikle 2027'lerden itibaren bazı bölgesel liman kümelerinde kapasite kullanımının optimal seviyelerin üzerine çıkmaya başlaması beklenebilir. Kapasite planlaması, limancılıkta son dakikada yapılabilecek bir iş değildir. Bugünün kararı, çoğu zaman 10-15 yıl sonrasının rekabet pozisyonunu belirler.

Son olarak, Türkiye ve İzmir limanlarının geleceği için nasıl bir çerçeve çizmek istersiniz?

Türkiye limancılığı yeni bir eşikte duruyor. Geçmişte rekabeti belirleyen temel unsur daha fazla rıhtım, daha geniş saha ve daha yüksek elleçleme hacmi iken; bugün asıl farkı yaratan unsur, bu kapasitenin ne kadar etkin, bağlantılı, öngörülebilir ve sürdürülebilir kullanılabildiğidir.

Türkiye'nin çok odaklı liman yapısı önemli bir avantajdır fakat bu avantajın kalıcı rekabet gücüne dönüşmesi, liman kümeleri arasında doğru iş bölümünün kurulmasına, hinterland bağlantılarının güçlendirilmesine, dijital veri akışının yaygınlaştırılmasına ve yeşil dönüşümün operasyonun doğal parçası haline getirilmesine bağlıdır.

İzmir özelinde ise Aliğa-Nemrut hattının ana yük kapısı olarak güçlenmesi ile Alsancak'ın şehirle uyumlu, seçici ve tamamlayıcı bir liman fonksiyonuyla yeniden konumlandırılması birbirine karşıt değil, aynı stratejinin iki tamamlayıcı parçası olarak görülmelidir.

Önümüzdeki dönemde başarılı liman politikası, her limanı aynı role zorlayan değil; her limanın coğrafi, teknik ve ekonomik gerçekliğini doğru okuyarak onu en yüksek değer üreteceği işleve yönlendiren politika olacaktır. Türkiye'nin limancılık geleceği de bu gerçekçi, bütünlük ve uygulama odaklı bakışla şekillenecektir.





Hayalinizdeki tatil deneyimini **Boyalık Beach Hotel**'de yaşayın!

Çeşme'de kalite ve zerafet önceliği ile tasarlanan
Boyalık Beach Hotel'de düşlediğiniz tatilin tüm
ayrıcılıklarını bir arada yaşayabilirsiniz.



BOYALIK BEACH HOTEL
SPA & THERMAL RESORT
ÇEŞME



REZERVASYON VE DETAYLI BİLGİ

0 232 488 88 00



boyalikbeachcesme.com



[boyalikbeachhotelspace](https://www.facebook.com/boyalikbeachhotelspace)

Çeşme'de
Tatilin ve Kalitenin
Yer Bildirimi!

BOYALIK BEACH HOTEL
SPA & THERMAL RESORT, ÇEŞME
Boyalık Mevkii, 3200 Sokak, No:1,
Çeşme, İzmir, Türkiye



Web linki için
dokunun

TOUCH / CLICK TO
BROWSE THE LINK

Türkiye's port sector stands at a new threshold

Seren Karaşahin



Hamdi Erçelik

Chairman of the Turkish Port Operators Association (TÜRKLİM), spoke to Ticaret Dergisi about Türkiye's port landscape and İzmir's evolving role within it. He emphasised that Turkish ports aren't organised around a single centre - each coastal region's distinct character gives the country real flexibility in foreign trade, and the country's central task is positioning its ports as complementary, specialised nodes rather than alternatives to one another.

Is it still accurate to think of ports purely as cargo-handling facilities?

No. A port's value now lies in its resilience to geopolitical disruption, its ability to keep supply chains running, its connectivity to global shipping lines, operational efficiency, digital capability, and alignment with green transition requirements. Recent instability around the Red Sea, the Middle East, and the Black Sea has repeatedly shown how quickly maritime trade routes can shift. Türkiye's advantage here is structural: rather than a single-centre model, we have a multi-focal port geography, with Marmara, the Eastern Mediterranean, the Northern Aegean, the Black Sea, and other coastal regions each serving different cargo types, hinterlands, and trade flows. That diversity gives Türkiye real flexibility in foreign trade.

Does the number of ports alone make Türkiye competitive globally?

The real question isn't how many ports we have, but which port handles which cargo type, vessel class, and hinterland most efficiently. Port count alone doesn't create competitiveness - that comes from directing the right cargo to the right port cluster, a well-functioning port-hinterland chain, strong shipping line connections, and predictable terminal operations.

How important is connectivity to global shipping networks?

It's become one of the most decisive indicators of port competitiveness. UNCTAD's Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI), which measures how well a port is integrated into global container networks, showed the following values for the final quarter of 2025: Ambarlı at 519.8, Mersin at 359.8, Aliğa at 303.1, Iskenderun at 261.9, Gemlik at 236.9, and İzmir at 127.8. This variation reflects how deeply integrated each port is into global shipping networks, not simply the number or frequency of services. Türkiye is growing through a multi-node port system rather than a single mega-port, and that system's success depends on strengthening the division of labour, connectivity, and hinterland integration between nodes.

Which regions led in cargo handling in 2025?

By tonnage, Aliğa led with 88.6 million tonnes, followed by Kocaeli (83.9 million), İskenderun (70.9 million), and Ceyhan (51.3 million). Looking at broader regional port basins, the Eastern Mediterranean cluster - covering Mersin, İskenderun, and Ceyhan - led with 169 million tonnes, while the Northern Aegean cluster centred on Aliğa Bay became the second-largest cargo axis with 99.6 million tonnes. This distinction matters: the Aegean is not a homogeneous port region, and the Northern Aegean in particular has become one of -Türkiye's main cargo corridors for industry, energy, bulk cargo, and container traffic.

How should the first five months of 2026 be read on the container side?

Total cargo handling reached 232.1 million tonnes, up 0.9 percent, while container handling rose 1.5 percent to 5.83 million TEU. But there's an important distinction: loaded export containers fell 3.9 percent while empty container volume rose 4.9 percent. So overall TEU growth shouldn't be read as healthy, balanced trade growth - increased port activity isn't the same as export-driven growth. Loaded exports, loaded imports, transit cargo, and empty container movements all need to be considered together to understand the real economic contribution.

Why isn't physical capacity alone a sufficient measure of port performance?

Because capacity on paper and capacity actually usable are not the same thing. Crane numbers, quay length, and yard size matter, of course, but what determines competitiveness today is how quickly, predictably, and continuously that infrastructure can be operated. Every delay - a ship waiting offshore, congestion on the yard, idle time at the quay - affects freight costs, line scheduling, customer confidence, and the entire supply chain. Real capacity is the combined product of sea access, draft, berthing time, equipment efficiency, gate operations, customs processes, digital data sharing, and hinterland connections. The priority in port management now isn't just creating capacity, but using it effectively.

What role do digitalisation and green transition play in ports' future?

Digitalisation is no longer optional. Electronic data exchange, port community systems, digital pre-notification, automated container recognition, and AI-supported operations management all extract more efficiency from the same quay, crane, and yard - when information flow is delayed, cranes wait, trucks wait, ships wait. Green transition is equally critical: shore power, electrification of terminal equipment, renewable energy use, and emissions monitoring now directly affect international competitiveness, as cargo owners, line operators, and international regulations increasingly expect lower-carbon, more traceable, more responsible operations.

How has İzmir's port ecosystem shifted in recent years?

İzmir should be understood as two distinct port characters, not one. Alsancak Port sits in the Inner Gulf, historically the region's main trade gateway,

closely tied to the city itself. The Aliğa-Nemrut cluster sits on the outer ring, built around industry, energy, bulk cargo, and container traffic. This shift is shaped by maritime geometry: due to constraints in the Inner Gulf, port depth remains in the 10 to 11 metre range, with safe maximum draft at Alsancak around 9.6 metres - well short of the 15.5 to 16.5 metres required by new-generation vessels. By contrast, the main quays at Aliğa-Nemrut generally reach 17 to 20 metres, allowing larger ships and high-tonnage cargo. In 2025, Aliğa handled 88.7 million tonnes, 1.7 million TEU, and 6,224 ship calls, with its export market share reaching 93.11 percent, while Alsancak's loaded container volume fell 63 percent over five years to 109,945 TEU. For İzmir, this isn't a loss - properly managed, it represents a transition to a more rational port ecosystem.

So what should Alsancak's future role be?

Not competing with Aliğa-Nemrut in the same category, but being redefined with fresh ownership and investment perspective. It wouldn't be realistic to position Alsancak as a deep-water mainline container port given the Inner Gulf's constraints - but it still holds strong potential for feeder lines, short-sea shipping, selective cargo, cruise and passenger traffic, and high-value logistics services compatible with city life. Alsancak's future should be sought in giving İzmir's port system a more balanced, flexible, higher-value second function, not in weakening Aliğa's role. Forcing every port into the same role wastes resources; the right approach is reading each port's geographic, technical, and economic reality and directing it toward the function where it generates the most value.

Is current capacity sufficient for İzmir and -Türkiye long-term?

Not necessarily. -Türkiye's national container handling reached approximately 14 million TEU in 2025. If this continues growing at 3.5 to 4.5 percent annually, national needs could reach 16.5 to 17.5 million TEU by 2030, and 33 to 42 million TEU by 2050. New capacity, yard expansion, and hinterland connectivity investment need to be planned now - capacity planning isn't something done at the last minute in this sector; today's decisions often determine competitive position 10 to 15 years from now.



Turizmde sezon 'temkinli' başladı

Gülcihan Altınkaya



Yaz sezonuna girdiğimiz şu günlerde turizm sektöründe beklentiler temkinli seyrediyor. Artan işletme maliyetleri, personel giderleri, yüksek enflasyon ve döviz kuru baskısı altında kalan otelciler, rezervasyonlardaki hareketliliğe rağmen geleceğe dönük endişelerini koruyor.

Sektör temsilcileri, bu sezonun doluluk oranlarından çok maliyet yönetimi açısından zorlu geçeceğini birleştiriyor. Önümüzdeki dönem yabancı turist sayısında düşüş yaşanabileceği değerlendirilirken, İzmir ve çevresinin reklam ve tanıtım faaliyetleriyle görünürlüğünü artırması gerektiği ifade ediliyor. 2025 yılını 64 milyon ziyaretçi ve 65,2 milyar dolar turizm geliriyle kapatan ülkemizde, 2026 yılı için turizm gelirinin 68 milyar dolar olması bekleniyor.

Türkiye's tourism sector is entering the 2026 summer season with measured expectations. Rising operational costs, staffing expenditure, inflationary pressure, and exchange rate volatility are weighing on hotel operators despite relatively active reservation activity. Industry representatives broadly agree that this season will be defined less by occupancy rates than by cost management. Türkiye closed 2025 with 64 million visitors and \$65.2 billion in tourism revenues; the 2026 target is \$68 billion.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT



Belge: Çeşme'deki otellerde %70-80 doluluk bekleniyor

Kurban Bayramı tatilinde Çeşme'deki otellerde doluluk oranlarının yüzde 95-100 aralığına yaklaştığını belirten **Çeşme Turistik Otelciler Birliği (ÇEŞTÖP) Başkanı Orhan Belge**, "Bu sene mayıs ayını geçen yıla göre iyi geçirdik. Haziran ayı ise okullar henüz kapanmadığı için hareketli geçmiyor. Bu da beklediğimiz bir sonuçtu. Okulların kapanmasından sonra temmuz-ağustos aylarında doluluğu yüzde 80'in üzerinde bekliyoruz. Eylül ayında ise 70-80 arası bir doluluk tahmin ediyoruz" dedi.

28 Şubat tarihinde patlak veren küresel çatışmaların sektörü olumsuz etkilediğine değine Belge, "Her ne kadar güvenli liman olsak da turizm sektöründe yurt dışı rezervasyonları bıçak gibi kesildi. Erken rezervasyonlar geçen seneye göre iyi gitmedi" ifadelerinde bulundu. Çeşme'ye en çok Almanya ve Hollanda'dan turist geldiğini belirten Belge, Güney Kore ve Çin'den de turist geldiğini ancak Almanya'nın birinci sırada olduğunu vurguladı.

Türkiye'de tatilin pahalı olduğuna ilişkin algıya değinen Belge, turizm açısından Türkiye'nin pahalı bir ülke olmadığını, özellikle Çeşme'de her bütçeye uygun seyahat imkanı bulunduğunu söyledi.

Otellerin artan maliyetlerine ilişkin konuşan Belge, maliyetlerin sürekli arttığını ancak otelcilerin senede bir kere satış fiyatlarına zam yapabildiğini aktardı. Çeşme özelinde bakıldığında turizmin yüzde genellikle 80 yerli, yüzde 20 yabancı pazar olarak oluştuğunu belirten Belge, "Benim hayalim her zaman bu oranın yüzde 50-50 olması yönündeydi. Şu anda bu rakamları yakalamamız mümkün görünmüyor. Bu sene yüzde 70 yerli, yüzde 30 yabancı turist oranını yakalarsak bizim için yeterli" dedi.



Ustaoglu: Konaklama sektörünün işi zor

Haziran ayı için otellerde yoğun bir rezervasyon hareketi olmadığını belirten **Türkiye Küçük Oteller Derneği (TÜRKÖDER) Başkanı Ertan Ustaoglu**, Türkiye'de tatilin pahalı olduğu algısına ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Yunanistan ve Mısır'da tatil yapmanın, ülkemizden daha uygun olduğu algısına değinen Ustaoglu, "Ülkemizdeki otellerin vergi yükü çok, maliyetler yüksek. Böyle olunca sektörde de fiyatlar yükseliyor. Özellikle Antalya hariç kıyı bölgelerdeki oteller üç ay çalışıyor. Personel bulmak zor ve bölgede çalışan personel daha fazla ücret istiyor. Öte yandan enerji bedelleri var. İşletmecilerin kar oranları çok düştü. Rekabeti artırmak için fiyat artırmak gerekiyor. Türkiye'deki konaklama sektörünün işi zor" ifadelerinde bulundu.

Konaklama sektörünün üzerinde çok fazla yükümlülük olduğunu belirten Ustaoglu, "Otellerdeki yangın yönetmeliği için gerekli tedbirleri çoğu işletme almıştı. 31 Mayıs 2026 itibarıyla yapılması istenilen talimatların bitmiş olması gerekiyordu. Ancak bu süre maalesef yeterli olmadı. Gerekli talimatları yetiştiremeyen oteller var. Bu yüzden bu sürenin sene sonuna kadar uzatılmasını talep ediyoruz. En azından bu süreçte otelcilere uygun kredi imkanı sağlanabilir. Çünkü bu işlemler maddi kaynak gerektiriyor" dedi.

Yabancı turistin tatil tercihlerini değerlendiren Ustaoglu, "Rus turist daha çok Antalya'da 5 yıldızlı otelleri tercih ediyorlardı. Bu noktada bir kırılma var. Onlar da artık Ege kıyılarında tatil yapmayı ve küçük otelleri tercih etmeye başladılar. Almanlar ise Alanya başta olmak üzere hemen her bölgede tatil yapıyor. Ege kıyılarını daha çok İngilizler tercih ediyor" diye konuştu.



Girgin: Bıçak sırtı bir noktadayız

Bayram tatiline düşük beklentiyle girildiğini belirten **Profesyonel Otel Yöneticileri Derneği (POYD) Bodrum Temsilcisi Yigit Girgin** ise Bodrum özelinde kısa dönemde iyi bir doluluk yakalandığını ve hareketli geçtiğini aktardı. Bodrum özelinde yabancı turist akışının beklenenden altında olduğunu ifade eden Girgin, "Rakamların geçen senenin gerisinde kalacağını düşünüyorum. Ekonomik ve politik gelişmeler, bölgedeki savaş ortamı ve ulaşım maliyetlerindeki beklenmedik hızlı artış etkilerini yavaş yavaş göstermeye başlıyor. Turist, güvenli liman algısını hissetmek istiyor. Diğer yandan kur baskısı da bizi zorluyor. Bu sene döviz bazlı rekabetten uzaklaşıyoruz. Bıçak sırtı bir noktadayız" dedi.

Türk turistin yurt dışı tatiline talebinin yüksek olduğunu belirten Girgin, artan maliyetlerin de bu durumda etkili olduğunu ifade etti. Girgin, Türkiye'de yaşam pahalılığının birçok alanda hissedildiğini vurguladı. Ancak Türk insanının sadece maddi sebeplerden değil farklı yerler görmek için de yurt dışını ettiğini belirten Girgin, "İnsanlar eş değer bir fırsat yakaladığında farklı yerleri gezip görmeyi istiyor. Mısır, Uzak Doğu ve Asya bu nedenle yerli turist tarafından talep gören yerler" dedi.

Yabancı turistin Türkiye'de tercih ettiği tatil destinasyonlarını aktaran Girgin, "Bodrum başta İngilizler olmak üzere özellikle Avrupa'nın tercih ettiği yerlerden biriydi. Yine Bodrum dönemsel olarak Birleşik Arap Emirlikleri ve Orta Doğu'dan gelen misafirlere de hitap ediyordu. Ancak İngiliz operatörünün Türkiye genelinde bazı uçuşları iptal etmesi nedeniyle İngiliz turist sayısında azalma bekliyoruz" diye konuştu.



Tercan: İzmir'in yabancı turiste ihtiyacı var

Destination İzmir Başkanı ve İzmir Ticaret Odası Yüksek İstişare Kurulu Üyesi **Bulent Tercan** ise Ege Bölgesi'nde bayram tatilinin ilk ve ikinci gününde yüzde 100 doluluk yaşandığını fakat bayramdan sonra bu oranın yüzde 20'ye düştüğünü söyledi. İzmir ve çevresinin yabancı turiste ihtiyacı olduğunu vurgulayan Bulent Tercan, "Çeşme, Foça ve Menderes'te yabancı turist yok. İlgili kurumların yabancı turist getirme konusunda pazarlama çalışmaları yapmalarını bekliyoruz" dedi. Tercan, turistik ilçe belediyelerinin, yabancı turist çekmek için daha etkin tanıtım, reklam ve pazarlama çalışmaları yapmaları gerektiğini söyledi.

İzmir'den 60'tan fazla lokasyona direkt uçuş olduğunu belirten Tercan, "Direkt uçuş olan şehirlerde İzmir'in turistik yönlerinin reklamları yapmak lazım. Direkt uçuşla gitmek kolaylığı turizmde avantaj sağlayabilir. Çünkü insanlar artık aktarmalı seyahat etmek istemiyor. Özellikle kıyı belediyelerine bu konuda sorumluluk düşüyor. Ülkemizin döviz ihtiyacı var. Başta Çeşme ve Foça olmak üzere İzmir'in sahip olduğu turizm zenginliklerini tanıtarak yabancı turist çekip ülkeye döviz kazandırmak şart. İzmir'de her şey var. Deniz, kum, güneş, inanç turizmi, termal, gastronomi... Ayrıca modern dış hatlar havalimanı var. Dünyanın en eski çarşısı Kemeraltı İzmir'de. Yazın turistler Kemeraltı'nı gezebilirler. Böylece İzmir esnafı da kazanır. İzmir'in bahanesi yok" dedi.

Tourism season opens with cautious optimism

Gülcihan Altınkaya



Türkiye's

tourism sector is entering the 2026 summer season with measured expectations. Rising operational costs, staffing expenditure, inflationary pressure, and exchange rate volatility are weighing on hotel operators despite relatively active reservation activity. Industry representatives broadly agree that this season will be defined less by occupancy rates than by cost management. Türkiye closed 2025 with 64 million visitors and \$65.2 billion in tourism revenues; the 2026 target is \$68 billion.



Orhan Belge:

President of the **Çeşme Tourist Hoteliers Association**, reported occupancy approaching 95 to 100 percent during the eid holiday, with July and August expected to exceed 80 percent and September projected at 70 to 80 percent. He noted that international reservations dropped sharply following the outbreak of hostilities on 28 February, with early bookings underperforming compared to 2025. Germany leads Çeşme's international source markets. Belge disputed perceptions of Türkiye as an expensive destination, though acknowledged that costs rise continuously while hoteliers can only revise prices once a year. Çeşme's visitor mix currently runs at 80 percent domestic and 20 percent international; reaching 70-30 this season would be considered a satisfactory outcome.



Ertan Ustaoglu:

President of the **Turkish Small Hotels Association**, described the accommodation sector as operating under severe structural pressure. Heavy tax burdens, high energy costs, difficult staffing conditions, and compressed profit margins are constraining competitiveness - particularly for coastal hotels outside Antalya that operate for only three months annually. Ustaoglu called for an extension of the fire safety compliance deadline beyond 31 May 2026 and for accessible credit to support the required investment. He also noted a shift in Russian visitor behaviour, with travellers increasingly choosing Aegean coastal destinations and smaller properties over five-star Antalya hotels.



Yiğit Girgin:

Bodrum Representative of the **Professional Hotel Managers Association**, described the outlook as precarious. "Economic and political developments, the regional conflict, and the rapid rise in transport costs are making themselves felt. We are losing our currency-based competitive advantage. We are on a knife's edge." He attributed the rise in outbound Turkish tourism partly to cost parity with domestic options and partly to genuine demand for new destinations, with Egypt, the Far East, and Asia all attracting growing domestic interest. The cancellation of certain flights by British operators is expected to reduce British visitor numbers to Bodrum.



Bülent Tercan:

President of **Destination İzmir**, reported that while the Aegean region recorded full occupancy on the first two days of the holiday period, rates fell to 20 percent thereafter. He was unequivocal about the structural challenge: "There are no international tourists in Çeşme, Foça, or Menderes. Relevant institutions must undertake serious marketing efforts." Tercan highlighted İzmir's direct flight connections to over 60 destinations as an underutilised asset, calling on coastal municipalities to invest in targeted promotional campaigns. "İzmir has everything - sea, beaches, faith tourism, thermal springs, gastronomy, a modern international airport, and Kemeraltı, one of the oldest bazaars in the world. İzmir has no excuses."



Türkiye'nin krvaziyer .turizminde vizyonu; 'homeport' olmak

Gülcihan Altınkaya

Yüksek harcama kapasitesine sahip turistleri çekmeyi ve liman altyapılarını geliştirmeyi hedefleyen sektör, Türkiye'yi daha fazla 'homeport' haline getirmeye odaklanıyor

Cruise tourism, one of the fastest growing segments of global tourism, continues to expand through rising passenger volumes and a broadening destination network, with the sector playing an increasingly strategic role in diversifying tourism revenue and supporting regional development in port cities.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

26

Küresel

turizm endüstrisinin en hızlı büyüyen segmentlerinden biri olan kruvaziyer turizmi, artan yolcu kapasitesi ve genişleyen destinasyon ağıyla ekonomik açıdan dikkat çekici bir ivme yakalıyor. Özellikle liman kentlerine sağladığı doğrudan ve dolaylı gelirler sayesinde bölgesel kalkınmayı destekleyen sektör, turizm gelirlerinin çeşitlendirilmesinde stratejik bir rol üstleniyor. Yükselen talep ve yeni yatırımların etkisiyle kruvaziyer pazarının önümüzdeki dönemde büyümeyi sürdürmesi bekleniyor.

Türkiye'nin, son yıllarda kruvaziyer turizminde yakaladığı büyüme ivmesi dikkat çekiyor. Sektörde 2025 yılında 2 milyonu aşan yolcu sayısının ardından, 2026 yılı için 3 milyon yolcu hedefi öne çıkıyor. Ayrıca 2025 yılında Türkiye limanlarına yanan kruvaziyer gemi sayısı toplamda bin 375 olurken, 2026 yılında bu sayının bin 500'e yaklaşması bekleniyor. Sektör yalnızca yolcu sayısını artırmayı değil, yüksek harcama kapasitesine sahip turistleri çekmeyi, liman altyapılarını geliştirmeyi ve Türkiye'yi daha fazla 'homeport' (yolcuların seyahate başladığı ve bitirdiği ana liman) haline getirmeyi hedefliyor. Kruvaziyer turizmine ilişkin sorularımızı yanıtlayan **İMEAK Deniz Ticaret Odası** İzmir Şubesi Meclis Üyesi **Sinem Meçik**, Türkiye'nin 'homeport' olmayı hedeflemesi gerektiğini belirtti. Sinem Meçik, bir kruvaziyer yolcusunun birkaç saatlik transit

ziyareti ile seyahatine Türkiye'den başlaması arasında ciddi bir ekonomik fark olduğunu vurguladı.

"Sektör yılı iyimser kapatmayı hedefliyor"

Kuşadası, Çeşme ve İzmir'e gelen gemisi ve yolcu rakamlarını değerlendiren İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Üyesi Sinem Meçik, "İMEAK Deniz Ticaret Odası verilerine göre, 2026 yılı mayıs ayına kadar Kuşadası Limanı'na 129 kruvaziyer gemisi, Çeşme Limanı'na 16 ve İzmir Alsancak Limanı'na ise 26 kruvaziyer gemisi uğrak yaptı. Ayrıca Dikili Limanı'na da 3 gemi uğrak yaptı. Bu limanlara gelen toplam yolcu sayısı ise Kuşadası için 189 bin 141, Çeşme için 8 bin 768, İzmir Alsancak için 51 bin 202 ve Dikili için ise 894 yolcu olarak kaydedildi. Aynı limanlar için 2025 ve 2026 verilerini karşılaştırdığımızda, Kuşadası ve Dikili limanlarının bir önceki yıla kıyasla neredeyse aynı rakamlarda olduğunu, Çeşme ve İzmir Alsancak limanlarında ise yolcu sayısında bir artış olduğunu söyleyebiliriz. Jeopolitik konumuz nedeniyle sefer iptalleri yaşanmış olsa da sektör yılı hala iyimser kapatmayı hedefliyor" dedi.

Türkiye, destinasyon çeşitliliği ile öne çıkıyor

ABD ve İsrail'in İran'a yönelik saldırıları sonucu Hürmüz Boğazı'nda yaşanan liman faaliyetlerinin kapanması ve aksamasının Türkiye limanlarında sefer değişikliklerine yol açtığını belirten Meçik, "Örnek vermek gerekirse, en güçlü limanlarımızdan Kuşadası Limanı'na haftada iki sefer yapan bir firmanın iki gemisinin birden Hürmüz Boğazı'nda kalması sefer iptallerine sebep oldu. Her ne kadar geçtiğimiz 6 ay verilerinde bu etkiyi görsək de Türkiye bölgedeki güvenli liman altyapısı, stratejik konumu ve destinasyon çeşitliliği ile öne çıkıyor. Özellikle önümüzdeki dönemlerde riskli bölgeleri programlarından çıkarıp farklı destinasyonlar arayan kruvaziyer firmaları için güvenli bir alan olma potansiyelimiz mevcut. Ancak güvenli olmanın yanında, operasyonel akıcılığımızla, liman vergilerimiz ve şehir içi deneyimlerimizle cazip olmamız gerekiyor" ifadelerinde bulundu.



Web linki için dokununuz

TOUCH / CLICK TO BROWSE THE LINK



Türkiye limanlarına uğrak yapan gemi sayısında artış

Dünya genelinde bakıldığında, kruvaziyer ile seyahat eden misafirlerinin sayısında ciddi bir artış olduğunu aktaran Meçik, "2025 yılında 37,2 milyon yolcu kruvaziyer rotaları ile seyahat etti. Bu rakam 2024 yılındaki rakamlara kıyasla yüzde 7,5 daha fazla. 2026 yılının öngörülerinde ise bu rakamın yine bir önceki yıla göre yüzde 4 artışla 38,3 milyon olması bekleniyor. Türkiye limanlarına uğrak yapan gemi sayısında da artış var. Türkiye genelinde bakıldığında, 2025'te 2,1 milyon üzerine çıkan yolcu sayısının ardından sektörde 2026 için 3 milyon seviyesine yaklaşma beklentisi var. Bu bence ulaşılabilir bir hedef ancak rakamın kendisinden çok kompozisyonu önemli. Uğrak yapılan liman şehirlerinde, şehri deneyimlemek isteyen misafir hem ülkemize döviz girdisi yaratacak hem de yeniden ülkemizi ziyaret etmek isteyecektir. Kruvaziyer yolcusunu ülkemizi tanıtmak adına bir fragman olarak da görebiliriz" diye konuştu.

"Seyahat planına otel-restoran-alışveriş zinciri de ekleniyor"

Türkiye'ye uğrak yapan kruvaziyer gemilerindeki turistlerin uğrak yapılan şehre göre değişimle birlikte 150 ile 400 dolar arasında kişisel harcama yaptıklarının tahmin edildiğine değinen Meçik, "Bu rakamlar Avrupa'nın en büyük iki kruvaziyer limanlarından olan Barselona'da en az 400 dolar, Roma'da ise 350 dolar. Bu farkın nedeninin her iki limanın da transit yolcu yerine, gemiye ilk kez binen ve sefer sonunda ayrılan yolcuların işlemlerinin yapıl-

masını içeren homeport olmaları. Bu sayede şehre erken gelen misafirin kruvaziyer seyahati planına otel-restoran-alışveriş zinciri de ekleniyor. Her iki liman da kruvaziyer yolcusunu sınırlamak adına liman vergilerinde artış yapmayı planlıyor. Bu açıdan baktığımızda Türkiye'nin en önemli hedeflerinden biri de homeport olmak olmalı" dedi.

Öncelik; nitelikli yolcu çekmek

Bir kruvaziyer yolcusunun birkaç saatlik transit ziyareti ile seyahatine Türkiye'den başlaması arasında ciddi bir ekonomik fark olduğunu aktaran Meçik, şu ifadelerde bulundu: "Homeport yolcuları otellerde konaklıyor, havalimanlarını kullanıyor ve şehir ekonomisine doğrudan katkı sağlıyor. Bu noktada kruvaziyer firmalarının gemi yolculuğu ile transfer ve uçak paketlerinin de ekleyerek oluşturduğu Fly & Cruise paket satışların artması da bölgemize olan direkt uçuşların artmasıyla da ivme kazanacaktır. Bir diğer önemli konu da uğrak yapan gemilerin Türkiye'de geceleme (overnight) yapmalarını sağlamak. Eğer destinasyonlarımızı cazip kılabilirsek Kuşadası'na uğrak yapan bir gemi yolcusunun Efes kara turu sonrası, akşam yemeğini gemi yerine şehirde lokal bir restoranda yemesi hatta gastronomik olarak öne çıkan Urla, Kemeraltı gibi farklı rotalarımızı, bağ yollarımızı deneyimlemelerine de olanak yaratacaktır. Türkiye'nin asıl büyüme hikayesi daha fazla yolcu getirmekten önce nitelikli yolcuyla ülkemize çekmekten ve bu yolcuyla daha uzun tutmaktan geçiyor. 2027 ve 2028 yılı hedeflerimizde önceliğimiz uçuş ka-

pasitesi güçlü, otel kapasitesi yeterli, gastronomi ve kültürüyle özgün bir destinasyon olarak ilerlemek olmalı."

Sezon öncesi hareketlilik sinyalleri

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından açıklanan yılın ilk üç ayına ilişkin rakamlar, limanlardaki hareketliliğin artışı geçtiğini ve sezon öncesinde güçlü bir tablo oluştuğunu gösterdi. Denizcilik Genel Müdürlüğü verilerine göre yılın ilk üç ayında Türk limanlarına yanaşan kruvaziyer gemi sayısı 56'ya, yolcu sayısı ise 93.787'ye ulaştı.

Mart ayı verileri dikkat çekici bir tablo ortaya koydu. Limanlara 26 kruvaziyer gemi uğrak yaparken, toplam 41.039 yolcu ile son 16 yılın en yüksek mart ayı yolcu sayısına ulaşıldı. Geçen yılın aynı dönemine göre % 4,9'luk artış, sezon öncesi hareketliliğin güçlü sinyallerini verdi.

Bakanlık verilerine göre, 2026 yılının ilk üç ayında, İstanbul limanları 18 kruvaziyer gemi ile en fazla kruvaziyer geminin uğrak yaptığı liman oldu. İstanbul limanlarını sırasıyla, 17 kruvaziyer gemi ile Kuşadası Limanı ve 13 kruvaziyer gemiyle İzmir Alsancak Limanı takip etti. Yolcu sıralamasında ise söz konusu dönemde İstanbul limanları 35.800 yolcu ile en fazla kruvaziyer yolcuyla ev sahipliği yapan liman oldu. İstanbul limanlarını sırasıyla, 27.467 yolcu ile İzmir Alsancak Limanı ve 22.682 kruvaziyer yolcu ile Kuşadası Limanı takip etti.



Türkiye's cruise tourism vision: becoming 'a homeport'

Gülcihan Altınkaya

Cruise

tourism, one of the fastest-growing segments of global tourism, continues to expand through rising passenger volumes and a broadening destination network, with the sector playing an increasingly strategic role in diversifying tourism revenue and supporting regional development in port cities.

Türkiye's momentum in this sector is notable: following more than 2 million cruise passengers in 2025, the target for 2026 is 3 million, with the number of cruise ship calls expected to rise from 1,375 to approximately 1,500. Sinem Meçik, Council Member of the İzmir Branch of the İMEAK Chamber of Shipping, argues that Türkiye's priority should be establishing itself as a "homeport" - the port where a cruise passenger's journey begins and ends - rather than remaining primarily a transit destination, given the considerably greater economic value generated by homeport passengers compared with those on brief shore visits.

An optimistic season

According to İMEAK data, by May 2026 Kuşadası Port had received 129 cruise ship calls, Çeşme 16, İzmir Alsancak 26, and Dikili 3, with passenger numbers of 189,141, 8,768, 51,202, and 894 respectively. While Kuşadası and Dikili remained broadly stable year-on-year, Çeşme and İzmir Alsancak recorded growth. Despite some voyage cancellations linked to regional geopolitical developments, the sector remains on track for a positive year.

Türkiye's strength lies in destination diversity

Disruption to port operations in the Strait of Hormuz, following US and Israeli strikes on Iran, led several cruise operators to alter their itineraries - in one instance, two vessels from a company operating two weekly Kuşadası sailings were stranded in the strait, forcing cancellations. Meçik notes that despite this disruption, Türkiye's secure port infrastructure, strategic location, and destination diversity position it well to attract cruise lines seeking alternatives to higher-risk regions - provided the country also competes on operational efficiency, port fees, and onshore visitor experience.

Rising global and domestic cruise traffic

Global cruise passenger numbers reached 37.2 million in 2025, up 7.5 percent year-on-year, with 38.3 million projected for 2026. Meçik considers Türkiye's 3 million target for 2026 achievable, but stresses that passenger composition matters more than volume alone: visitors who engage meaningfully with port cities generate foreign currency inflows and are more likely to return, effectively serving as ambassadors for the destination.

Adding hotels, restaurants, and shopping to the itinerary

Cruise passengers calling at Turkish ports spend an estimated \$150 to \$400 depending on destination - compared with at least \$400 in Barcelona and \$350 in Rome, two of Europe's largest cruise ports. Meçik attributes this gap to those ports' homeport status, which processes passengers embarking and disembarking rather than merely passing through, extending visitor stays to include hotels, restaurants, and shopping. With both Barcelona and Rome reportedly planning port tax increases to manage passenger volume, Meçik argues that becoming a homeport should be one of Türkiye's central objectives.

Priority: Attracting higher-value passengers

Homeport passengers stay in hotels, use airports, and contribute directly to the local economy - a contribution Meçik expects to grow alongside increasing Fly & Cruise package sales and expanding direct flight connections to the region. She also highlights the importance of encouraging overnight stays: a passenger visiting Kuşadası for an Ephesus tour might, with the right incentives, dine at a local restaurant in the evening rather than returning to the ship, or explore destinations such as Urla and Kemeraltı. In her view, Türkiye's real growth opportunity lies less in maximising passenger numbers than in attracting higher-value visitors and extending their length of stay - with priorities for 2027-2028 centred on stronger flight capacity, sufficient hotel capacity, and establishing Türkiye as a distinctive gastronomic and cultural destination.

Data from the Ministry of Transport and Infrastructure shows 56 cruise ship calls and 93,787 passengers across Turkish ports in the first quarter of 2026. March alone saw 26 ship calls and 41,039 passengers - the highest March figure in 16 years, up 4.9 percent year-on-year. İstanbul led with 18 ship calls, followed by Kuşadası with 17 and İzmir Alsancak with 13; by passenger volume, İstanbul led with 35,800, followed by İzmir Alsancak with 27,467 and Kuşadası with 22,682.



La Capria Suite Hotel

— ALAÇATI —



Stilin ruhla buluştuğu yer...

Paprica[®]
ristorante

papricapizza@gmail.com

Tel: +90 542 623 44 00

info@lacapriasuitehotel.com

www.lacapriasuitehotel.com

Yeni Mecidiye Mahallesi İnönü Caddesi No: 33 Alaçatı / İzmir

Tel: +90 232 716 08 22 / +90 530 763 85 11 Faks: +90 232 716 07 75

Ege pamuğu hikayesiyle ihracatta fark yaratıyor

Anıl Yıkgeç



Türkiye ranks seventh globally in cotton production, with approximately 2.2 million tonnes of seed cotton, and stands out for exceptionally high per-hectare yields despite ranking only fourteenth worldwide in cultivated area - a result of drip irrigation infrastructure and modern farming techniques.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

30

Türkiye dünya pamuk üretiminde yaklaşık 2,2 milyon ton kütlü pamuk üretimiyle küresel ölçekte 7. sırada yer alan ve birim alandaki yüksek verimliliğiyle dikkat çeken stratejik bir üretici. Türkiye, pamuk ekim alanı bakımından dünya genelinde 14. sırada yer almasına rağmen, damlama sulama altyapısı ve modern tarım teknikleri sayesinde hektar başına verimde dünya ortalamasının oldukça üzerinde yer alıyor. Ege Bölgesi ise ekim alanı olarak yaklaşık yüzde 24'lük payıyla Türkiye'de ikinci sırada bulunuyor. Ege pamuğu, lif kalitesiyle tekstil sektörü için vazgeçilmez bir ürün olarak öne çıkarken bölgede en yüksek pay Aydın iline ait.

Ege Bölgesi'nde pamuk üretimi, kıyı kesimindeki verimli alüvyal ovalarda ve nehir havzalarında yoğunlaşıyor. İzmir Ticaret Borsası (İTB), bölge ticaret borsaları ve Ege Üniversitesi iş birliğiyle uydu görüntüleri üzerinden hazırlanan güncel rekolte raporlarına göre Ege Bölgesi'ndeki pamuk üretimi ağırlıklı olarak Aydın, İzmir, Manisa, Denizli ve Muğla illerinde gerçekleştiriliyor. Türkiye'nin ve Ege'nin en kaliteli pamuklarının yetiştiği Aydın Büyük Menderes Havzası'nda üretim Söke başta olmak üzere Koçarlı, Germencik, Çine ve Nazilli ilçelerinde odaklanıyor. Söke Ovası, bölgenin en büyük pamuk üretim merkezi olarak belirleniyor. Bölge üretiminin yaklaşık yüzde 45-48'ini tek başına karşılıyor.

İzmir'deki Bakırçay ve Gediz havzalarında üretim çoğunlukla kuzey ve kıyı ilçeleri olan Menemen, Bergama, Torbalı, Bayındır, Tire ve Foça ovalarında yapılıyor. Bu havzalar yaklaşık yüzde 30-33 pay ile böl-

gedeki ikinci büyük üretici konumunda. Manisa'da Gediz Ovası üzerinde yer alan Saruhanlı, Akhisar, Turgutlu ve Salihli ilçeleri pamuk tarımında aktif. Denizli'nin Sarayköy ilçesi ve çevresi pamuk tarımının yapıldığı ana bölge konumunda. Muğla'nın ise Milas ve Fethiye ilçelerindeki uygun ovalarda sınırlı ancak kaliteli üretim yapılıyor. Manisa, Denizli ve Muğla üretimin kalan yüzde 20'lik dilimini paylaşıyor.

**Ege'nin pamuğu
Avrupa'nın premium tercihi
oldu**

Türkiye, dünyada GDO'suz pamuk üretimi yapan az sayıda ülkeden birisi ve bu özelliğiyle küresel markaların sürdürülebilirlik taleplerinde ön plana çıkıyor. Dünya çapında "**Better Cotton**" (BCI) ve organik pamuğa olan talep de hızla artıyor. Türkiye'de üretilen toplam lif pamuğun yaklaşık yüzde 14'ü BCI standartlarında üretilirken, organik pamuk üretiminde yüzde 43'ü Aydın'da gerçekleşiyor. Bu durum, bölge tekstilcisinin küresel lüks markalara doğrudan yüksek fiyat avantajı ile ihracat yapmasını sağlar. Türkiye, küresel **Global Organic Textile Standard** (GOTS) sertifikalı işletme sayısında dünya genelinde ilk üçte yer alır. Türkiye genelinde bulunan bin 730 tane GOTS sertifikalı tesisin büyük bir kısmı Ege ve





Dijitalleşme, su yönetimi ve maliyet-fiyat dengesi

Ege İhracatçı Birlikleri (EİB) ve İstanbul Tekstil ve Konfeksiyon İhracatçı Birlikleri (İTKİB) kaynaklı sektörel verilere göre, Türkiye'nin organik tekstil ve hazır giyim ihracatı yüzde 80'in üzerinde bir oranla Avrupa Birliği (AB) ülkeleri ve ABD'ye yapılıyor. Avrupa Yeşil Mutabakatı sebebiyle AB'nin döngüsel ekonomi ve sürdürülebilirlik kuralları, Türkiye'den yapılan organik tekstil ithalatını destekliyor. GOTS ve OEKO-TEX sertifikaları bu pazarlara girişi kolaylaştırıyor. Özellikle Almanya ve Kuzey Avrupa pazarında Ege pamuğu tercih ediliyor. Lif uzunluğu ve mukavemeti yüksek olan, aynı zamanda yüzde 100 GDO'suz üretilen Ege organik pamuğu, premium koleksiyonlarda ilk sırada tercih edilme sebebi oluyor.

İyi Pamuk Uygulamaları Derneği (IPUD) Yönetim Kurulu Başkanı **Muzaffer Turgut Kayhan** ile Türkiye ve Ege Bölgesi'nde GDO'suz pamuk ile "iyi pamuk" üretim kapasitesi, sektörün sorunları ve ihracat yapısı hakkında bilgiler verdi. Türkiye genelinde 2025-2026 sezonunda toplam pamuk ekim alanları, küresel fiyat baskıları ve artan maliyetler nedeniyle bir miktar daralarak yaklaşık 395 bin hektar civarında gerçekleştiğini belirten Kayhan, Ege Bölgesi'nde ise ekim alanlarının yaklaşık 94 bin hektar seviyesinde olduğunu söyledi.

Türkiye'de üretilen pamuğun tamamı, yasal mevzuat gereği GDO'suz tohumlardan elde ediliyor. Bu da ülkemizin uluslararası pazardaki en önemli rekabet avantajlarından birini oluşturuyor. 'İyi pamuk' (Better Cotton) üretimi hakkında da bilgi veren IPUD Başkanı Kayhan, "İyi Pamuk' (Better Cotton) üretimi Türkiye'deki toplam pamuk üretim havuzu içerisinde, sürdürülebilirlik standartlarını uygulayan ve derneğimiz tarafından izlenen üreticiler tarafından gerçekleştirilmektedir. 2025-2026 sezonuna ilişkin hasat tahminlerine göre, Better Cotton uygulamaları kapsamında Türkiye genelinde yaklaşık 71 bin hektar alanda üretim yapılmış; bu alanlardan yaklaşık 349 bin ton kütü pamuk ve 143 bin ton lif pamuk elde edilmiştir. Ege Bölgesi özelinde ise Better Cotton kapsamında yaklaşık 15 bin hektar alanda üretim gerçekleştirilmiş olup, bu bölgeden 73 bin ton kütü pamuk ve 30 bin ton lif pamuk elde edilmesi öngörülmektedir" dedi.

Üretim kapasitesini artırma konusunu üç başlıkta inceleyen Kayhan, şunlara değindi: "Saha verisinin dijitalleştirilmesi gerekiyor. Bunun için çiftçinin girdi maliyetlerini (su, gübre, pestisit) azaltmak için dijital izleme sistemleri yaygınlaştırılmalı. Su yönetimi ve iklim direnci konularında önlem alınmalı. 2025 yılında Ege'de yaşanan uzun süreli yüksek sıcaklık stresleri gösterdi ki, fenolojik dönemlere (bitki gelişim aşamalarına) uygun modern sulama altyapılarına geçiş artık bir zorunluluk. Maliyet-fiyat dengesi kurulmalı. Üreticinin artan maliyetler karşısında korunması ve sürdürülebilir tarımda kalması için prim desteklerinin zamanında ve teşvik edici seviyede açıklanması gerekir."

'İyi Pamuk'un konvansiyonel pamuğun kullanıldığı tüm tekstil ve hazır giyim ürün gruplarında doğrudan kullanılabilirliğini belirten Kayhan, ayrıştırıcı özelliğinin fiziksel yapısından ziyade, üretim aşamasındaki insana yakışır iş, adil su kullanımı ve toprak sağlığı gibi sürdürülebilirlik kriterleri olduğunu vurguladı. Turgut, yoğun olarak kullanım alanlarını küresel markaların sürdürülebilirlik taahhütleri doğrultusunda başta bebek giyimi, yetişkin hazır giyim (denim, tişört vb.), ev tekstili (nevresim, havlu) ve iç çamaşırı ürün grupları olduğunu kaydetti.

Ham pamuğun asıl gücü tekstil ihracatı içindeki payı

Üretilen pamuğun hammadde olarak değil de iplik, kumaş ve nihai hazır giyim ürünü olarak yüksek katma değerle ihraç edildiğini vurgulayan Kayhan, "Türkiye, dünyanın en büyük tekstil üreticilerinden biri olduğu için iç pazar tüketimi (yaklaşık 1,4 - 1,5 milyon ton) yerel üretimimizin (665-700 bin ton lif) çok üzerindedir. Dolayısıyla, ürettiğimiz lif pamuğun çok büyük bir kısmı doğrudan ihraç edilmez; yerli tekstil sanayimiz tarafından içeride işlenir. Pamuğumuz ham madde olarak değil; iplik, kumaş ve nihai hazır giyim ürünü olarak yüksek katma değerle ihraç edilmektedir. İçerideki fiyat makaslarına göre dönem dönem ham pamuk ihracatı artsa da asıl güç, tekstil ihracatımızın içindeki payıdır. Türkiye aynı zamanda sanayinin ihtiyacını karşılamak için net pamuk ithalatçısı konumundadır" diye konuştu.

Pamuk üretimine destek mekanizmalarından bahseden Kayhan, bunları devlet destekleri ile özel sektör ve marka destekleri olarak iki bölümde inceledi. Devlet destekleri kapsamında ana mekanizma olarak Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından sağlanan kütü pamuk fark ödemesi desteğini (prim desteği), mazot ve gübre destekleri ile sertifikalı tohum kullanım desteklerini vurguladı. Özel sektörde ise, küresel hazır giyim markaları ve tedarik zinciri aktörlerinin, "İyi Pamuk" standartlarına uyum sağlayan çiftçilere yönelik izlenebilirlik projelerine fon sağladığını, eğitim ve dijital araç (veri toplama uygulamaları, sensörler) destekleri sunduğunu ifade etti.

Türkiye dış pazarda rakiplerinden öne çıkıyor

Dış pazarda 'Türkiye pamuğu'nun değerini anlatan IPUD Başkanı Kayhan, dış pazarda özellikle AB Yeşil Mutabakatı ve Karbon Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) gibi regülasyonlar nedeniyle, dış pazarda "sürdürülebilir, izlenebilir ve GDO'suz" ham madde talebinin zirveye ulaştığını belirtti. Türkiye'nin GDO'suz pamuk üretmesi sebebiyle öne çıktığını kaydeden Kayhan, "Küresel markalar imaj riskini sıfırlamak için Türkiye'nin yasal olarak yüzde 100 GDO'suz üretim yapmasını büyük bir lüks ve avantaj olarak görüyor. Bu durum, tekstil ihracatçılarımızın siparişlerde rakiplerine göre, özellikle GDO'lu üretim yapan ülkelere karşı, öne çıkmasını sağlıyor. İç pazarda ise bu strateji, sanayicinin uluslararası standart tanıma anlaşmaları ve sertifikasyon süreçlerine entegre olmasını hızlandırıyor. Sektör, pamuğu sadece bir emtia olarak değil, hikayesi olan stratejik bir değer 'Türkiye Pamuğu' olarak konumlandırma eğiliminde" diye konuştu.

Yeni çalışmalar 3 alanda yoğunlaşıyor

'İyi pamuk'la ilgili yeni çalışmalara da değinen Kayhan, şöyle konuştu: "Derneğimiz ve sektör paydaşları olarak şu an odaklandığımız en kritik alanlar şunlar: Saha verilerinin dijitalleştirilmesi; BCI saha verilerinin dijital haritalama yöntemleriyle toplanması, hem çiftçinin karbon ayak izini ölçmek hem de tedarik zincirinde tam şeffaflık (izlenebilirlik) sağlamak adına yeni bir çalışma grubumuz devrede. Bölgesel markalama çalışmaları; ekim ayında gerçekleştirmeyi planladığımız ve stratejik öneme sahip 'Türkiye pamuğu' odaklı etkinlik ile yerel pamuğumuzun küresel sürdürülebilirlik ligindeki yerini sağlamlaştırmayı hedefliyoruz. Rejeneratif (onarıcı) tarım pratikleri; toprak sağlığını iyileştiren, biyoçeşitliliği artıran ve su stresini azaltan onarıcı tarım uygulamalarının 'İyi Pamuk' standartlarıyla entegrasyonu üzerine pilot projeler yürütüyoruz."

Aegean cotton makes its mark on Türkiye's export

Anıl Yıkgeç



Türkiye ranks seventh globally in cotton production, with approximately 2.2 million tonnes of seed cotton, and stands out for exceptionally high per-hectare yields despite ranking only fourteenth worldwide in cultivated area - a result of drip irrigation infrastructure and modern farming techniques. The Aegean Region accounts for roughly 24 percent of Türkiye's cotton cultivation area, the second-highest share nationally, with Aydın province leading regional production. Cultivation is concentrated in fertile alluvial plains and river basins along the coast, particularly in the Büyük Menderes Basın, where the Söke Plain alone accounts for 45 to 48 percent of regional output. The Bakırçay and Gediz basins in İzmir contribute a further 30 to 33 percent, with Manisa, Denizli, and Muğla accounting for the remaining 20 percent.

Aegean cotton becomes Europe's premium choice

Türkiye is among the few countries producing cotton entirely free of genetically modified seeds under national legislation - a distinction that has become a significant competitive advantage as global demand for sustainable and traceable raw materials accelerates. Approximately 14 percent of Türkiye's lint cotton meets Better Cotton Initiative (BCI) standards, while 43 percent of organic cotton production takes place in Aydın. Türkiye ranks among the top three countries globally by number of Global Organic Textile Standard (GOTS) certified

facilities, with the majority of its 1,730 certified facilities located in the Aegean and Marmara regions. Over 80 percent of Türkiye's organic textile and garment exports go to the EU and United States, supported by EU Green Deal sustainability requirements that favour GOTS and OEKO-TEX certified imports - with Aegean cotton particularly favoured in Germany and Northern Europe for its fibre length, strength, and non-GMO status.





Muzaffer Turgut Kayhan, Chairman of the **Better Cotton Practices Association (IPUD)**, reports that national cotton cultivation area contracted slightly to approximately 395,000 hectares in the 2025–2026 season amid global price pressure and rising costs, with the Aegean Region accounting for around 94,000 hectares. Of this, approximately 71,000 hectares nationally were cultivated under Better Cotton standards, yielding around 349,000 tonnes of seed cotton and 143,000 tonnes of lint, with the Aegean Region contributing roughly 15,000 hectares, 73,000 tonnes of seed cotton, and an expected 30,000 tonnes of lint.

Digitalisation, water management, and cost-price balance

Kayhan identifies three priorities for expanding capacity: digitalising field data to reduce farmers' input costs through monitoring systems; strengthening water management and climate resilience, citing the severe 2025 heat stress in the Aegean as evidence that modern, phenologically-aligned irrigation is now essential; and maintaining cost-price balance through timely, sufficiently incentivising premium payments to keep producers in sustainable farming. He notes that Better Cotton is distinguished not by physical properties but by sustainability criteria in production - decent labour conditions, fair water use, and soil health - and is used primarily in babywear, adult apparel, home textiles, and underwear by brands pursuing sustainability commitments.

The real strength of raw cotton lies in textile exports

On trade structure, Kayhan emphasises that Türkiye's true export strength lies not in raw cotton but in yarn, fabric, and finished garments. Domestic textile consumption (1.4 to 1.5 million tonnes) far exceeds domestic fibre production (665,000 to 700,000 tonnes), meaning most Turkish cotton is processed domestically rather than exported raw - making Türkiye a net cotton

importer to meet industry demand, even as raw cotton exports fluctuate periodically with internal pricing. Support mechanisms include state premium payments, fuel and fertiliser subsidies, and certified seed incentives from the Ministry of Agriculture and Forestry, alongside private-sector traceability funding, training, and digital tools provided by global apparel brands and supply chain partners.

Türkiye stands out against competitors in export markets

Kayhan notes that EU regulations including the Green Deal and the Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) have pushed international demand for sustainable, traceable, non-GMO raw materials to unprecedented levels - a dynamic that favours Türkiye directly given its legally mandated non-GMO production, reducing reputational risk for global brands and accelerating domestic integration with international certification standards. He describes a broader sectoral shift toward positioning Turkish cotton not merely as a commodity but as a strategic product with its own narrative.

New initiatives focus on three key areas

Looking ahead, IPUD's priorities include digitalising BCI field data through mapping to measure carbon footprint and strengthen supply chain traceability; a regional branding initiative planned for October to reinforce Turkish cotton's position within the global sustainability landscape; and pilot projects integrating regenerative agricultural practices - aimed at improving soil health, enhancing biodiversity, and reducing water stress - into Better Cotton standards.



Web linki için dokunun

TOUCH / CLICK TO
BROWSE THE LINK



Seda Gök

“Sadece finansallaşmaya odaklanarak ya da anlık lojistik fırsatlarla kalıcı büyüme yakalayamayız. Enerjide bağımsız ve gerçek anlamda üretici bir ülke olmak istiyorsak, rüzgâr endüstrisinde parça parça fiyat rekabeti yapmayı bırakıp ortak teknoloji geliştirmek zorundayız.”

“Krizlerin panzehiri sanayidir, ne olursa olsun üretmeye devam etmeliyiz”

Enerji Sanayicileri

ve İş İnsanları Derneği (ENSİA) Yönetim Kurulu Başkanı Elvan Aygün Anbar, Türkiye'nin rüzgâr endüstrisindeki tecrübesini, halen sıfır noktasında olunan denizüstü rüzgâr enerji santrallerine taşıyacak dev ekipmanların üretimi ve lojistiği için Dikili-Çandarlı Bölgesi'nin 'biçilmiş kaftan' olduğunu söyledi.

İzmir'in rüzgâr enerjisinde sadece Türkiye'nin değil, dünyanın en başarılı örnekleri arasında yer aldığına işaret eden Anbar, 2011 yılında temeli atılan ve geçen 15 yılın sonunda akıbeti belirsizliğini koruyan Çandarlı Limanı Projesi'nin, denizüstü rüzgâr enerjisinde küresel bir ihtisas bölgesi olarak konumlandırılması gerektiğinin altını çizdi.

Sadece finansallaşmaya odaklanmak yerine üretimi merkeze alan yapısal bir dönüşümün şart olduğunu belirten Anbar, kent trafiğinden uzak, güçlü çevre yolu bağlantılarına sahip ve “doğrudan üret ve denizden gönder” modeline uygun olan bu altyapının, İzmir ve Dikili'yi rüzgâr enerjisinde küresel bir hub konumuna taşıyacağını yapacağını ifade etti.

Elvan Aygün Anbar, Chairwoman of the Energy Industrialists and Businesspeople Association (ENSİA), says the Dikili-Çandarlı region is “tailor-made” for producing and shipping the enormous equipment required for offshore wind power - a field where Türkiye is still starting from zero. She argues that the long-stalled Çandarlı Port Project, whose foundations were laid in 2011, should be repositioned as a global centre of specialisation in off-shore wind.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

36

Sanayicilerin finansmana erişiminden Yeşil Mutabakata uyumuna kadar üretimin önündeki tüm yapısal sorunların çözülmesi gerektiğini de sözlerine ekleyen Anbar, ekonomik bağımsızlığın yolunun sanayide çarkların kesintisiz dönmesinden ve kararlı bir devlet politikasıyla 'üretici ülke' kimliğinin korunmasından geçtiğini kaydetti.

Yılın ilk beş ayını geride bıraktık. Enerji sektörü nasıl bir süreçten geçiyor?

Aslında son beş ayı iyi anlatabilmek için biraz daha geriden başlamamız gerekiyor. Yakın geçmişte önce bir pandemi dönemi, hemen akabinde Ukrayna-Rusya savaşı yaşadık. Bugün ise yanı başımızda küresel güçlerin ve bölge ülkelerinin karşılıklı müdahalelerini gözlemliyoruz. Tüm bunların temelinde, küresel ölçekte bir enerji krizi ve enerji rotalarına hakim olabilmek mücadelesi yatıyor.

Bu kriz süreci dünya genelinde önemli bir farkındalık yarattı. Bizim gibi birincil enerji kaynaklarında hâlâ yüzde 70 seviyesinde dışa bağımlı, özellikle ithal kömür ve doğal gaz çevrim santralleri bulunan bir ülke için enerji tüketimi ve yurt dışından yapılan enerji satın alımı çok ciddi bir maliyet oluşturuyor. Yaşananlar bize net bir şekilde şunu gösterdi: Türkiye, yenilenebilir enerji kaynaklarına çok daha önem vermek ve stratejik öncelikleri arasında bulundurmamak mecburiyetindedir. Yenilenebilir enerji kaynaklarında son derece verimli bir coğrafyaya sahibiz. Başta güneş ve rüzgâr enerjisinde son 15 senede çok ciddi ivme yakaladık ama olmamız gereken seviyenin çok gerisindeyiz.

Türkiye'nin güneş enerjisi potansiyeli ile Avrupa'daki uygulamaları kıyasladığımızda nasıl bir tablo ortaya çıkıyor?

Sektörde her zaman verdiğimiz resmi bir veri var: Almanya'nın güneşten ışınım verimliliği ve güneşlenme süresi, Türkiye ile mukayese edildiğinde yılda saat bazında yüzde 60 daha düşük. Almanya'nın güneş enerjisinde en verimli bölgesi, Türkiye'nin en verimsiz bölgesinden bile daha geride. Buna rağmen Almanya, güneş enerjisinde Türkiye'nin dört katı kurulu güce sahip.

Yatırım fizibiliteleri; lokasyonun ışınım verileri ve uydular üzerinden düşen güneş miktarı takip edilerek yapılır. Bizim artık bu saatten sonra verim tartışması yapacak ya da ilk yatırım maliyetlerinin yüksekliğini bahanelerle tartışacak lüksümüz yok. Bugün ülkeler için en büyük öncelik enerji bağımsızlığıdır. Enerjide bağımsız olan bir ülke, ekonomik bağımsızlık yolunda en büyük adımı atmış demektir. Bu aynı zamanda bir bekâ sorunudur ülkeler için...

Yaşanan bölgesel krizlerin ve savaşların ekonomik yansımalarını sektör bazında nasıl hissediyoruz? Türkiye bu süreçteki fırsatları doğru değerlendirebiliyor mu?

Günümüzde savaşlar artık konvansiyonel yöntemlerle değil ekonomik cephede de yaşanıyor. Söz gelimi yakın dönemdeki bölgesel gerilimlerle birlikte küresel petrol rezervinin yüzde 20'si kullanım dışı kaldı ve bunun ekonomik sonuçlarını anında özel hayatımızda ve iş yaşamında hissettik. Türkiye'den lojistik ve tedarik özelinde bir örnek vereyim: Tekstil sektörümüz zor günler geçiriyor ve neredeyse bitme noktasına gelmişti. Ancak bölgedeki kriz nedeniyle deniz ticareti ve lojistik hatları etkilenince, daha önce Bangladeş ve Hindistan'a kayan tekstil siparişleri bir anda yön değiştirerek Türkiye'ye döndü. Avrupa, Türkiye'ye ciddi anlamda iplik ve tekstil siparişi geçti. Bu durum anlık bir çözüm üretti ancak ne yazık ki sürdürülebilir değil.

Aynı hikâyeyi pandemide de yaşamıştık. Rota bir anda Türkiye'ye döndü, fakat sistem yeniden düzene girince siparişler tekrar Çin'e ve diğer ülkelere geri gitti. Ülke olarak önümüze çıkan bu küresel fırsatları kalıcı hale getirebilecek ve doğru değerlendirebilecek esnek bir yapıda değiliz.



Fırsatların kalıcı hâle getirilememesinin ve üretime yansıtılamamasının temel sebebi nedir?

İBu durum tek başına şahısların ya da firmaların karar verebileceği bir olgu değildir; bu bir devlet aklıdır. Üretim, uzun vadeli ve kararlı bir devlet politikasıyla gerçekleşir. Eğer idarecilerin öncelikli gayesi "üretici bir ülke" olmak yerine sadece finansallaşmaya odaklanmak olursa, yapısal bir dönüşüm gerçekleştiremezsiniz.

Güneş enerjisi sektörü özelinde de özeleştirme yapmak gerekiyor. Sektör oyuncularını bugüne kadar bu kadar bolluğun, bereketin ve kazancın içerisindeyken, kazandıklarını teknoloji yatırımlarına dönüştürmüyordu. Paneli, hücreyi ve bu ürünlerin üretimi esnasında kullanılacak makine ve teçhizatı nasıl üreteceğimizi tam anlamıyla öğrenip kendi teknolojimizi geliştirmiş olsaydık, bugün hammadde ve teknolojiye dışa bu denli bağımlı olmazdık.



Türkiye'deki güneş paneli üreticilerinin yaşadığı teknolojik dönüşüm ve üretim süreçlerindeki temel sıkıntılar nelerdir

Bizde yatırım fizibiliteleri genellikle 10 yıl üzerinde hesaplanarak yapılır. Türkiye'deki bir üretici, yurt dışından (örneğin Çin'den) bir üretim hattı (makine ve ekipman zinciri) satın alıp kuruyor. Bu hatla 500 watt verimliliğinde panel ürettiğini varsayalım. Sanayici, ilk 4 yıl hattın kendi masrafını ve ilk yatırım maliyetini çıkarmasını, kalan 6 yılda da para kazanmayı planlıyor. Ancak beşinci yılın sonunda tam para kazanmaya başlayacakken, yurt dışındaki teknoloji sağlayıcısı piyasaya 600 watt'lık yeni bir panel sürüyor.

Rakipler 600-620 watt üretirken sizin 500 watt'ta kalmanız imkânsızdır. Çünkü müşteri daha dar alanda daha yüksek verim almak ister. Bu sefer yerli üretici mecburen yeniden borçlanarak hattını revize etmek veya yenilemek zorunda kalıyor. Dolayısıyla üreticilerimiz sürekli hat yatırımı ve revizyonla uğraşıyor, gerçek anlamda teknoloji geliştirmeye odaklanamıyor.

Buradaki çözüm iş bölümünden geçiyor. 20-30 tane üretici bir araya gelip, "Hepimiz panel üretmeyelim; bir kısmımız bu panelin makinesini üretilsin, bir kısmımız camını üretilsin, bir kısmımız diğer komponentlerini üretilsin" diyebilmeli. Piyasada fiyat kırmanın bir sonu yoktur. Böylece daha üst teknolojide daha verimli bir ürün bizim ülkemiz ve üreticilerimiz tarafından piyasaya sürülebilir. Önemli olan teknolojiyi üretmektir. Biz teknolojiyi üreten değil, tüketen taraf olduğumuz süreçte rüzgârları arkamıza alamayız.

Tıpkı pandemide işi gücü bırakıp maske makinesi üreten, salgın bitince de o makineleri elinde patlayan tekstilcilerimiz gibi, anlık ve rasyonel olmayan reflexler veriyoruz. Oysa tekstilin en güçlü olduğu Bursa ve Kahramanmaraş gibi şehirlerimizde boyahaneler için su kaynakları bile tükenme noktasına geldi. Sektörel dönüşümü stratejik planlamak zorundayız.

Bu yapısal sorunlara rağmen yenilenebilir enerji yatırımlarında nasıl bir yol izlenmeli?

Şartlar ne olursa olsun üretmeye ve santral kurmaya devam etmek zorundayız. Yenilenebilir enerji kaynakları dışında bir çaremiz de çıkış yolumuz da yok. Güneş, rüzgâr, hidroelektrik, jeotermal ve diğer tüm temiz enerji kaynaklarından aynı anda, en efektif şekilde faydalanmak mecburiyetindeyiz.

Çünkü en kısa sürede göbek bağımızı kesmemiz gereken yer doğalgaz ve kömür santralleridir. Bu durum sadece bu iki emtiaya karşı olmakla ilgili değil; yeni dünya düzeninin, Sınırdan Karbon Düzenleme Mekanizması'nın (SKDM), Paris İklim Anlaşması'nın ve dünyanın önümüzde koyduğu "Net Zero" (Net Sıfır) hedeflerinin bir gerekliliğidir. Yarın bir gün olumsuz küresel senaryoya karşılaştığımızda, kapılarımızı kapatıp kendi enerjimizin bize yetiyor olması gerekir. Enerjide hiç kimseye muhtaç kalmamak hayati önem taşıyor.

Şu an sanayide ciddi bir küçülme olduğu için elektrik tüketimimiz çok yüksek seviyelerde seyretmiyor olabilir. Ancak önümüzdeki süreçte elektrifikasyon dönüşümü, elektrikli araçların hayatımıza yoğun şekilde girişi ve gelecekte yakalayacağımız yapay zekâ ile server yatırımları çok ciddi bir enerji ihtiyacı doğuracak. O günler geldiğinde bu elektriği yenilenebilir kaynaklardan üretiyor olmayı umut ediyoruz.

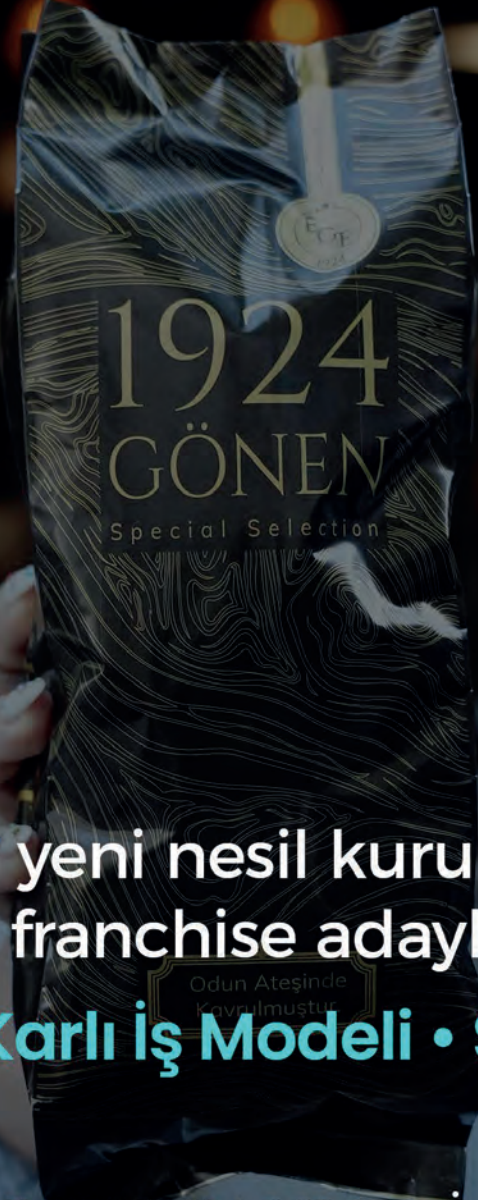
Mayıs ayında Ankara'da gerçekleştirilen Türkiye Rüzgâr Enerjisi Kongresi'nde (TÜREK) Bakanlık tarafından denizüstü rüzgâr enerjisinde dört potansiyel bölge açıklandı ve yatırımların hızlanacağı ifade edildi. Sizce bu dört bölge yeterli mi? Coğrafi dağılım ve yatırımlar açısından nasıl bir yol haritası izlenmeli?

Biz bu süreci daha önce enerji depolama sistemleri sektöründe de tecrübe ettik. İşin henüz prototip aşamasında olduğu, yani sektörün sistemi yeni yeni öğrendiği evrelerde çok fazla kısıtlamaya gidilmemesi gerektiğini düşünüyorum. Rüzgâr ölçümleri yapıldı, belli veriler toplandı ve Bakanlık bu konuda uzun zamandır çalışıyor. Bence en kısa sürede örnek uygulamalara başlanmalı, YEKA ihaleleri yapılmalı ve projeler bir an önce devreye alınmalıdır.

Şu an asgari müşterekte rüzgâr santrali kurarken dikkat edilecek kriterler zaten bellidir. Bunlar bakanlık tarafından yıllarca test edilmiş, verimleri ölçülmüş bilgilerdir. İlk etapta dört bölge belirlenmiş olmasının bir sakıncası yok, zamanla bu alanlar zaten yaygınlaşacaktır.

Önemli olan bir an önce harekete geçmektir. Burada mesele üzüm yemek olmalı, bağcı dövmek değil. "O olmasın, bu yapılmasın, şu doğru mu, bu yanlış mı" diyerek vakit kaybedecek bir noktada değiliz. Hızlıca yatırıma geçmeliyiz. Çünkü özellikle denizüstü rüzgâr enerjisi (offshore), bizim geçmişten gelen bir tecrübemizin ya da kurulu gücümüzün olduğu bir alan değil; tamamen sıfırdan başlayacağımız bir sektördür.

*Düşük yatırımla kendi
kuru kahve dükkanını aç.*



Türkiye'nin yeni nesil kuru kahvecisi
1924 Gönen franchise adaylarını arıyor.

Köklü Marka • Karlı İş Modeli • Sürekli Destek

KURU KAĞVECİ
1924 GÖNEN

www.1924gonen.com.tr



“We cannot achieve lasting growth by focusing solely on financialisation or momentary logistics opportunities. If we want to be an energy-independent, genuinely production-oriented country, we must move beyond fragmented price competition in the wind industry and develop technology collectively.”



“Industry is the antidote to crisis
We must keep producing,
whatever the circumstances”

Seda Çök

Elvan Aygün Anbar, Chairwoman of the Energy Industrialists and Businesspeople Association (ENSİA), says the Dikili-Çandarlı region is “tailor-made” for producing and shipping the enormous equipment required for offshore wind power - a field where Türkiye is still starting from zero. She argues that the long-stalled Çandarlı Port Project, whose foundations were laid in 2011, should be repositioned as a global centre of specialisation in offshore wind.

We’ve left the first five months of the year behind. What kind of process is the energy sector going through?

To understand the past five months, we need to look further back - through the pandemic, the Russia-Ukraine war, and now the reciprocal interventions of global and regional powers around us. At the root of all this is a global energy crisis and a struggle to control energy routes. For a country like ours, still around 70 percent dependent on imported coal and natural gas, this carries serious costs. Türkiye has gained real momentum in solar and wind over the past 15 years, but remains well below where it should be.

How does Türkiye’s solar potential compare with Europe’s?

Germany’s solar irradiation efficiency is, on an annual basis, 60 percent lower than Türkiye’s - yet Germany has four times our installed solar capacity. We no longer have the luxury of debating efficiency or citing initial investment costs as an excuse. Energy independence is now the greatest priority for any country, and arguably a matter of national survival.

How is the sector feeling the economic impact of regional crises and war? Is Türkiye capturing these opportunities effectively?

Wars today are fought on economic fronts as much as conventional ones. Recent regional tensions took 20 percent of global oil reserves offline, with immediate effects on daily and business life. Our textile sector, for example, had nearly collapsed - but when the regional crisis disrupted maritime logistics, orders that had shifted to Bangladesh and India suddenly returned to Türkiye. We saw the same pattern during the pandemic: orders came back, then left again once supply chains normalised elsewhere. We simply don’t have the flexible structure needed to make these opportunities permanent.

Why can’t these opportunities be sustained and converted into lasting production?

This isn’t something individual companies can solve - it requires long-term, resolute state policy. If the priority is financialisation rather than

building a “producer nation,” structural transformation won’t happen. Some self-criticism is needed in the solar sector too: during years of strong profits, manufacturers should have reinvested in developing their own panel and cell technology rather than remaining dependent on imported equipment.

What are the core challenges Turkish solar manufacturers face?

Investment feasibility is typically calculated over ten-plus years. A manufacturer buys a production line - say, for 500-watt panels - planning to recoup costs over four years and profit over the next six. But just as profitability arrives, the foreign technology supplier releases a 600-watt panel, and staying at 500 watts becomes commercially unviable. The manufacturer is forced back into debt to upgrade the line, trapped in constant revision rather than developing its own technology.

The solution lies in division of labour: twenty or thirty manufacturers could agree that not everyone produces complete panels - some make the machinery, others the glass, others the components - rather than competing purely on price. What matters is producing the technology itself, not just consuming it.

Despite these structural problems, what path should renewable investment take?

We must keep producing and building plants regardless of circumstances - there is no alternative to renewables. We need to make the most effective simultaneous use of solar, wind, hydro, and geothermal. Cutting our dependence on gas and coal isn’t just about opposing those commodities; it’s a requirement of CBAM, the Paris Agreement, and global Net Zero targets. If we ever face an adverse global scenario, we need our own energy to be self-sufficient. As electrification, electric vehicles, and AI-driven server demand grow, we’ll need that capacity to come from renewable sources.

The Ministry recently announced four potential offshore wind regions. Are these sufficient, and what roadmap should follow?

At this early, near-prototype stage, I don’t think excessive restriction is wise. The Ministry has already gathered wind measurement data over many years. Pilot projects and YEKA tenders should begin as soon as possible - four regions is a reasonable starting point, and coverage will naturally expand over time. What matters most is moving quickly; offshore is an area where we have no prior installed capacity, so we’re starting entirely from scratch.



How prepared is Türkiye's industrial infrastructure for this new phase?

A similar YEKA announcement was made back in 2018 for regions including the Western Black Sea and Saros, but it attracted no bidders at all. Türkiye has strong experience in onshore wind and blade manufacturing, but offshore requires entirely different engineering - blades of at least 110 to 120 metres, compared to the maximum 85 metres current Izmir-area factories can produce. Where and how we'll manufacture these remains unresolved.

Türkiye has real potential here - ENSIA published an "Offshore Wind Industry Inventory" last year for this reason. But potential alone isn't enough. In Spain and the Netherlands, dedicated logistics and production hubs have been built right at the water's edge. We have an equivalent asset: the Çandarlı Port Project, which has sat largely dormant since 2011, repeatedly tendered without attracting bidders. We need a clear roadmap that gives investors confidence, and we need to rescue this asset before it's wasted entirely.

Given Türkiye's marine geography, what technological model fits best, and where does shipbuilding come in?

Türkiye's deep seas mean fixed seabed-anchored platforms aren't viable everywhere - floating platforms will be essential, covering the Black Sea, Aegean, and Mediterranean basins. Offshore also means shipbuilding, and Türkiye has strong shipbuilding technology and component manufacturing capability. Our challenge isn't production capacity - it's organisation. We haven't established the clustering model or designated the centres where this should happen. That's exactly why Çandarlı needs to be back on the agenda: millions were already invested there, and we should convert that ready-made infrastructure into an offshore production hub.

What would it take to establish Çandarlı as a wind energy "Specialisation Zone"?

With clear domestic content support schemes and legal regulation, Çandarlı is an unmissable opportunity - its infrastructure is already in place, and it's tailor-made for the kind of massive components other Izmir ports can't physically handle. None of the world's successful offshore hubs sit in city centres or conventional industrial zones; they're all located beside ports. Whatever we choose to call it - industrial zone, free zone, special zone - the underlying model is well established globally. We need to use this asset correctly.

Given China's manufacturing power, what should change in customs procedures to support domestic industry

No country can compete with China alone - it operates as a state-run production base with almost no manufacturing gap. Our biggest obstacle, both against China and in general production, is customs bureaucracy. At my own R&D company, ordering a \$50 prototype component from abroad for testing can cost 35,000 to 40,000 lira once customs fees and procedures are factored in, and take 10 to 15 days to clear. By the time it arrives, our R&D team has often lost momentum on the project. This is one of the biggest obstacles to domestic production and technological development in Türkiye.

Finally, how prepared is Turkish industry for the EU Green Deal?

The process began with high-emission sectors like steel and cement, but significant grey areas remain - particularly around how sub-supplier compliance will be audited and by whom. Export-facing companies are working hard to comply with CBAM, but claiming full readiness today wouldn't be accurate; there's a long road ahead. ENSIA runs training programmes to support industrialists, including a delegation visit to Germany last year focused on the steel sector. The biggest unknown for companies lies in the supply chain - under the Green Deal, you must also account for the carbon footprint of your sub-suppliers, which makes compliance considerably more complex. Once the system is fully implemented, expect a strict, institutionalised audit framework - and our industry needs to keep working to integrate fully into it.

2026 'rüzgâr' yılı olacak

Seda Gök

Önümüzdeki dönemde offshore yatırımlar, yeni YEKA süreçleri, yerli üretim hamleleri ve uluslararası yatırımlarla birlikte Türkiye'nin küresel rüzgâr ekosistemindeki ağırlığının daha da artması bekleniyor. Sektör temsilcilerine göre 2026 ise şimdiden yeni dönemin 'başlangıç yılı' olarak görülüyor.



Türkiye is entering a new phase in its energy transition. Renewable energy has moved beyond an environmental preference to become a strategic pillar of energy security, industrial policy, export capacity, and technological independence. The 15th Turkish Wind Energy Congress (TÜREK 2026), held in Ankara on 12-13 May 2026, made clear that this transformation extends well beyond power generation - wind energy is now central to Türkiye's broader industrial story.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

41

Türkiye enerji dönüşümünde artık yeni bir dönemin kapısını aralıyor. Yenilenebilir enerji yalnızca çevresel bir tercih değil; enerji güvenliği, sanayi politikaları, ihracat kapasitesi ve teknolojik bağımsızlığın merkezinde yer alan stratejik bir güç haline geliyor. Ankara'da 12-13 Mayıs 2026 tarihlerinde düzenlenen 15. **Türkiye Rüzgâr Enerjisi Kongresi (TÜREK 2026)** ise bu dönüşümün yalnızca enerji üretimiyle sınırlı olmadığını, Türkiye'nin yeni sanayi hikâyesinin de rüzgarla birlikte şekillendiğini ortaya koydu.

Kongre boyunca verilen mesajlar yalnızca yeni kapasite hedeflerine değil; üretime, yerleşmeye, lojistik altyapıya, offshore yatırımlarına ve küresel rekabette Türkiye'nin alacağı yeni pozisyona odaklandı. Kamu temsilcilerinden uluslararası kuruluşlara, yatırımcılardan sanayicilere kadar sektörün tüm aktörleri aynı noktada birleşti. Türkiye artık yalnızca rüzgâr yatırımı yapan bir ülke değil, aynı zamanda küresel tedarik zincirinde ağırlığı artan güçlü bir üretim merkezi olma yolunda ilerliyor.

Offshore'da tarihi süreç başladı

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı **Alparslan Bayraktar**'ın kongrede yaptığı "2026 yılı adeta rüzgarın yılı olacak" açıklaması ise sektör açısından yeni dönemin en güçlü mesajı oldu.

TÜREK 2026'nın en kritik başlığı offshore yani

deniz üstü rüzgâr yatırımlarıydı. Türkiye ilk kez bu ölçekte somut saha planlamalarını ve kapasite hedeflerini kamuoyuyla paylaşırken, sektör artık yeni yatırım döneminin başladığı görüşünde birleşiyor.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar, Saros Körfezi, Gökçeada, Bozcaada ve Edremit açıklarında dört ayrı offshore saha belirlendiğini açıkladı. İzin süreçlerinin tamamlanmasının ardından Türkiye'nin ilk offshore YEKA yarışmasının gerçekleştirileceğini söyleyen Bayraktar, 2035 yılına kadar offshore rüzgârda 5 gigavatlık kapasite hedeflediklerini duyurdu.

Bu açıklama yalnızca enerji yatırımı açısından değil, Türkiye'nin sanayi dönüşümü açısından da kritik görülüyor. Çünkü offshore yatırımları; yüksek teknoloji, ağır sanayi, liman altyapısı, lojistik ve ileri mühendislik kapasitesi gerektiriyor. Başka bir ifadeyle Türkiye artık yalnızca türbin kuran değil; offshore ekipmanı geliştiren, platform üreten ve bölgesel tedarik merkezi haline gelen bir yapıya geçmeye hazırlanıyor.

Bakan Bayraktar'ın açıkladığı YEKA takvimi de sektör açısından önemli bir eşik olarak değerlendiriliyor. 2026 yılında gerçekleştirilecek YEKA yarışmalarının 1500 megavatlık bölümünün rüzgâra ayrılması, yatırım tarafında yeni bir ivmenin başlangıcı olarak görülüyor.

Dünya elektrikleşiyor, enerji talebi büyüyor

Kongrede en çok vurgulanan başlıklardan biri de elektrifikasyon oldu. Enerji dönüşümünün merkezinde artık elektriğin bulunduğunu söyleyen Bakan Bayraktar, sanayiden ulaştırmaya, yapay zekâ teknolojilerinden veri merkezlerine kadar her alanda elektrik talebinin hızla arttığını söyledi.

Türkiye’de elektrikli araç sayısının 400 bini geçtiğini belirten Bayraktar, 2035 yılında yollarda 6-8 milyon elektrikli araç olmasının beklendiğini açıkladı. Bunun yalnızca ulaşım dönüşümü anlamına gelmediğini vurgulayan sektör temsilcileri, önümüzdeki dönemde enerji talebindeki artışın çok daha agresif bir yatırım sürecini zorunlu hale getireceğini ifade ediyor.

İklim değişikliğinin etkileri de enerji talebini doğrudan büyütüyor. Geçen yaz klima kullanımına bağlı olarak günlük elektrik tüketiminde tarihi rekorlar kırıldığını söyleyen Bayraktar, daha sıcak yazlar ve daha yüksek elektrik talebi nedeniyle yenilenebilir enerji yatırımlarının artık stratejik zorunluluk haline geldiğini vurguladı.

Türkiye yenilenebilir enerjide yeni lige çıktı

Son 20 yılda Türkiye’nin yenilenebilir enerji alanında gösterdiği büyüme rakamları artık yeni bir ölçeğe ulaşmış durumda. 2005 yılında toplam kurulu gücün yalnızca yüzde 33’ü yenilenebilir kaynaklardan oluşurken bugün bu oran yüzde 63 seviyesine çıktı.

Rüzgâr enerjisindeki dönüşüm ise çok daha dikkat çekici. 2005 yılında yalnızca 20 megavat seviyesinde olan rüzgâr kurulu gücü bugün 15 bin megavata aşmış durumda. 2025 yılında toplam elektrik üretiminin yaklaşık yüzde 11’i rüzgâr santrallerinden karşılandı. Yıllık 34,5 milyar kilovatsaatlik üretimle sektör tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaştı.

Güneş enerjisinde de benzer bir sıçrama yaşandı. 2014 yılında yalnızca 40 megavat olan kurulu güç bugün 26 bin megavata geçti.

Türkiye böylece yenilenebilir enerji kurulu gücünde Avrupa’nın ilk 5 ülkesi arasına girdi.



Birliği (TÜREB) Başkanı Dr. İbrahim Erden, enerji arz güvenliğinin artık teknik değil doğrudan stratejik mesele haline geldiğini belirterek “Rüzgâr artık bir alternatif değil, enerji arz güvenliğinin temel taşıdır” dedi.

Erden’in verdiği mesajlar yalnızca kapasite artışına değil, sanayi dönüşümüne de odaklandı. Türkiye’nin artık kule, kanat, jeneratör ve bağlantı ekipmanlarında güçlü üretim altyapısına ulaştığını söyleyen Erden, rüzgâr sanayisinin Türkiye’nin kalkınma ve ihracat hikâyesinin önemli parçalarından biri haline geldiğini ifade etti.

Yeni üretim üssü: İzmir

TÜREK 2026’da öne çıkan en önemli başlıklardan biri de İzmir merkezli üretim ekosistemi oldu. Sektör temsilcileri artık Türkiye’de rüzgâr sanayisinin merkezinin açık biçimde İzmir olduğunu söylüyor.

Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı **Çetin Ali Dönmez**, İzmir’in rüzgâr enerjisi sanayisinin kalbi

haline geldiğini belirterek bölgede oluşan doğal kümelenme yapısının Türkiye’nin küresel rekabet gücünü artırdığını ifade etti.

İzmir’deki güçlü tedarik zinciri, yetişmiş insan kaynağı, liman altyapısı ve üretim kültürü sayesinde rüzgâr sanayisinin yeni yatırım merkezi haline geldiğini belirten Dönmez, özellikle 2026 çağrılarında rüzgâr enerjisinde kullanılan kritik ekipmanların yerli üretimine yönelik desteklerin artırılacağını açıkladı.

Bölgenin offshore yatırımlar açısından da stratejik rol üstlenmesi bekleniyor. Çünkü offshore yalnızca enerji yatırımı değil; aynı zamanda ağır sanayi, çelik işleme, platform üretimi ve gelişmiş liman altyapısı anlamına geliyor.

Çandarlı yeni enerji koridorunun merkezi olacak

Kuzeybatı Ege’de oluşan yeni üretim ekosisteminin en kritik halkalarından biri ise Çandarlı Limanı olacak. Dönmez, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile birlikte Çandarlı Limanı üzerinde çalışıldığını açıklarken, limanın bölgedeki üretim altyapısının lojistik merkezi haline geleceğini söyledi.

Sektör temsilcilerine göre offshore yatırımlarının büyümesiyle birlikte büyük ölçekli ekipman taşımacılığı, türbin platformları ve ağır sanayi lojistiği açısından Çandarlı kritik rol üstlenecek.

Bu süreç aynı zamanda İzmir’in yalnızca üretim değil, ihracat üssü olarak da yeni döneme hazırlanması anlamına geliyor. Özellikle Avrupa’ya yakınlık, liman erişimi ve mevcut sanayi altyapısı nedeniyle Türkiye’nin offshore ekipman üretiminde bölgesel merkez olabileceği değerlendiriliyor.

Offshore platform üretiminde milyar dolarlık süreç

Deniz üstü rüzgâr yatırımları Türkiye açısından yalnızca enerji üretimi anlamına gelmiyor. Aynı zamanda yüksek teknolojili yeni bir sanayi alanının oluşması anlamına geliyor.

Yerel Kalkınma Hamlesi Programı kapsamında İzmir’in öncelikli yatırım bölgeleri arasında yer aldığını açıklayan Çetin Ali Dönmez, offshore platform üretimine yönelik üç büyük yatırım projesinin değerlendirme sürecinde olduğunu söyledi.



Toplam büyüklüğü 48 milyar dolara ulaşan yatırım projeleri, Türkiye’nin offshore ekipman üretiminde küresel oyuncular arasına girme hedefinin en somut göstergelerinden biri olarak değerlendiriliyor. Dönmez, yalnızca yatırım döneminde değil, üretim süreçlerinde de destek mekanizmaları üzerinde çalışıldığını belirterek Cumhurbaşkanlığı düzeyinde yeni modellerin gündemde olduğunu ifade etti.

ENERCON’dan Bergama’ya 50 milyon Euro yatırım

Kongrenin en dikkat çeken yatırım kararlarından biri ise dünyanın önde gelen türbin üreticilerinden ENERCON’dan geldi.

Şirket, yeni nesil E-175 EP5 E2 türbini için rotor kanadı üretimini İzmir Bergama’ya taşıma kararı aldı. İlk etapta 50 milyon Euro yatırım bütçesiyle kurulacak tesisin yıllık 450 kanat üretim kapasitesine sahip olması planlanıyor.

Bu yatırım yalnızca yeni fabrika anlamına gelmiyor. Aynı zamanda Türkiye’de son dönemde zayıflayan kanat üretim sanayisinin yeniden güç kazanması anlamına geliyor.

Yaklaşık 700 kişilik doğrudan, 2 bine yakın dolaylı istihdam oluşturmaya beklenen tesisin üretiminin önemli bölümünün ihracata yönelmesi hedefleniyor.

ENERCON COO’su Heiko Juritz, Türkiye’nin şirket açısından en stratejik pazarlardan biri olmaya devam ettiğini belirterek yerli katkı kriterlerine uygun üretim altyapısının yatırım kararında belirleyici olduğunu söyledi.

Bergama’nın tercih edilmesinde ise bölgedeki üretim kültürü, liman altyapısı ve yetişmiş iş gücü etkili oldu. Daha önce kapanan kanat üretim tesisinin hızlı şekilde devralınması sayesinde yatırım sürecinin hızlandığı ifade ediliyor.



önce üretim tesisinin hızlı şekilde devralınması sayesinde yatırım sürecinin hızlandığı ifade ediliyor.

Sektör temsilcileri bu yatırımın başka uluslararası üreticiler için de önemli referans oluşturabileceğini değerlendiriyor.



IRENA'dan net mesaj: Politikalar öngörülebilir olmalı

Uluslararası Yenilenebilir Enerji Ajansı
(IRENA) Genel Direktörü **Francesco La Camera**'nın açıklamaları da kongrenin en dikkat çeken başlıkları arasında yer aldı.



La Camera, enerji güvenliği, sanayi rekabetçiliği ve jeopolitik dayanıklılığın artık yenilenebilir enerji ekseninde şekillendiğini belirterek enerji güvenliğinin fosil yakıtlar üzerine kurulamayacağını söyledi. Özellikle offshore yatırımları açısından hükümetlerin öngörülebilir politikalar oluşturması gerektiğini vurgulayan La Camera, izin süreçlerinde netlik sağlanmasının ve altyapı yatırımlarının hızlandırılmasının kritik önemde olduğunu ifade etti.

IRENA'nın son raporlarına göre güneş, rüzgâr ve depolama teknolojilerindeki maliyet düşüşleri yenilenebilir enerjiyi artık fosil yakıtlardan daha rekabetçi hale getiriyor. La Camera'ya göre Türkiye gibi yüksek potansiyele sahip ülkelerde hibrit sistemler önümüzdeki dönemin en kritik alanlarından biri olacak.

La Camera ayrıca offshore yatırımlarında finansman modellerinin ve risk paylaşım mekanizmalarının büyük önem taşıdığını belirterek kamu ve özel sektörün daha yakın iş birliği içinde çalışması gerektiğini söyledi.

Yeni dönemin anahtar kelimesi: yerlileşme

TÜREK 2026 boyunca en güçlü vurgulardan biri de yerlileşme oldu. Enerji sektöründe artık yalnızca yatırım yapmanın yeterli olmadığı, aynı zamanda üretim gücü oluşturma'nın kritik hale geldiği mesajı verildi.

Bugün Türkiye'de rüzgâr türbinlerinde yerlilik oranı yüzde 60'ın üzerine çıkarken kule, jeneratör ve kanat üretiminde bu oran yüzde 70 seviyelerine ulaştı.

2014 yılında yalnızca 27 üreticinin bulunduğu yenilenebilir enerji sanayisinde bugün yaklaşık 500 yerli üretici faaliyet gösteriyor. Alt tedarikçilerle birlikte sektör yaklaşık 50 bin kişilik yeşil istihdam oluşturuyor.

Türkiye artık yalnızca enerji tüketen değil; teknoloji geliştiren, ekipman üreten ve bunu ihraç eden bir ülke olma hedefiyle ilerliyor. TÜREK 2026'nın ortaya koyduğu tablo da tam olarak bunu gösteriyor. Rüzgâr enerjisi artık yalnızca temiz enerji yatırımı değil; aynı zamanda Türkiye'nin yeni sanayi dönüşümünün, lojistik altyapısının, teknoloji yatırımlarının ve ekonomik bağımsızlık stratejisinin merkezinde yer alıyor.



2026: Türkiye's 'year of wind'

Seda Gök

Alparslan Bayraktar
Minister of Energy and Natural Resources

Türkiye is entering a new phase in its energy transition.

Renewable energy has moved beyond an environmental preference to become a strategic pillar of energy security, industrial policy, export capacity, and technological independence. The 15th **Turkish Wind Energy Congress (TÜREK 2026)**, held in Ankara on 12–13 May 2026, made clear that this transformation extends well beyond power generation - wind energy is now central to Türkiye's broader industrial story.

Energy and Natural Resources Minister **Alparslan Bayraktar** set the tone with a clear declaration: "2026 will be the year of wind." The congress centred on offshore investment, domestic manufacturing, logistics infrastructure, and Türkiye's emerging position in the global wind supply chain. The consensus among public officials, international organisations, investors, and industrialists was unambiguous: Türkiye is no longer merely a market for wind investment but an increasingly significant production hub within the global supply chain.

Offshore: A historic new chapter

The most consequential announcement at TÜREK 2026 concerned offshore wind. Four offshore sites have been identified - in the Gulf of Saros, Gökçeada, Bozcaada, and off Edremit - with Türkiye's first offshore Renewable Energy Resource Zone (YEKA) tender to follow the completion of permitting processes. A target of 5 gigawatts of offshore capacity by 2035 was confirmed. Of the YEKA tenders scheduled for 2026, 1,500 megawatts have been allocated to wind.

Offshore investment carries significance well beyond energy production. It requires advanced technology, heavy industry capacity, port infrastructure, logistics, and engineering expertise - signalling Türkiye's ambition to develop, manufacture, and export offshore equipment rather than simply install turbines.

A new industrial league

Türkiye's renewable energy trajectory over

the past two decades is striking. Wind installed capacity has grown from just 20 megawatts in 2005 to over 15,000 megawatts today, with wind generating approximately 11 percent of total electricity production in 2025 and reaching an all-time annual output of 34.5 billion kilowatt-hours. Solar capacity has similarly surged from 40 megawatts in 2014 to over 26,000 megawatts, placing Türkiye among Europe's top five countries by renewable installed capacity. The share of renewables in total installed capacity has risen from 33 percent in 2005 to 63 percent today.

Turkish Wind Energy Association President Dr. İbrahim Erden stated that energy supply security has become a directly strategic rather than merely technical matter. "Wind is no longer an alternative - it is the cornerstone of energy supply security." Erden also highlighted Türkiye's expanded manufacturing base in towers, blades, generators, and connection equipment, describing the wind industry as an increasingly important component of Türkiye's industrial development and export ambitions.

İzmir: The new production centre

A prominent theme at TÜREK 2026 was İzmir's emergence as the undisputed centre of Türkiye's wind industry. Deputy Minister of Industry and Technology **Çetin Ali Dönmez** described İzmir as the heart of the wind energy sector, noting that the natural industrial cluster forming in the region is strengthening Türkiye's global competitiveness. The city's supply chain depth, skilled workforce, port infrastructure, and manufacturing culture have made it the focal point for new wind investment. Support for domestic production of critical wind energy components is to be expanded under the 2026 YEKA calls.

Çandarlı Port is expected to play a central logistics role in this ecosystem. The Ministry of Industry and Technology and the Ministry of Transport are working jointly on developing Çandarlı as the logistical hub for the region's production infrastructure, particularly in view of the heavy-lift and large-scale equipment requirements of offshore investment. Three

offshore platform manufacturing investment projects with a combined value of \$48 billion are currently under evaluation, reflecting Türkiye's ambition to establish itself among the global producers of offshore equipment.

The most notable investment announcement at the congress came from **ENERCON**, one of the world's leading turbine manufacturers, which confirmed the relocation of rotor blade production for its next-generation E-175 EP5 E2 turbine to Bergama, İzmir. The facility, representing an initial investment of €50 million, will have an annual production capacity of 450 blades and is expected to create approximately 700 direct and 2,000 indirect jobs, with a significant proportion of output destined for export.

Policy predictability and the localisation imperative

IRENA Director General Francesco La Camera underlined that energy security, industrial competitiveness, and geopolitical resilience are now shaped by renewable energy, and called on governments to establish predictable policy frameworks, streamline permitting, and accelerate infrastructure investment to attract offshore capital.

Domestication of the supply chain was among the congress's most consistent themes. The domestic content ratio in Turkish wind turbines has exceeded 60 percent, reaching 70 percent in towers, generators, and blades. The number of domestic manufacturers in the renewable energy sector has grown from 27 in 2014 to approximately 500 today, supporting a green employment base of around 50,000 people.

Türkiye is advancing toward a position not merely as an energy consumer but as a developer, manufacturer, and exporter of clean energy technology. TÜREK 2026 confirmed that wind energy now sits at the centre of Türkiye's industrial transformation, logistics ambitions, technology investment strategy, and long-term economic independence.



Yaşama yıllar katmak mı yıllara yaşam katmak mı

Uzm. Dr. S. Evren Altınel

Yaşlanmayı

geciktirmek ve yaşam süresini uzatmak ilk çağlardan itibaren insanlığın ilgi ve merak konusudur. Bilim insanları ortalama ömrü, sağlıklı koşullarda uzatmanın çözümlerini araştırırken, "sonsuz gençlik" fikrinin peşinden koşanların yarattığı spekülasyonlarla da mücadele etmekte.

Türkçe karşılığını bulmakta zorlandığım ve "uzun ömür tıbbi" diye adlandırabileceğim longevité= longevity tıbbi işte tam da bu çözüm arayışlarını ve elde edilen sonuçlarla geliştirilen tedavi yöntemlerini kapsayan bir yaklaşımdır.

Uzun ömür tıbbi, yaşam süresini uzatırken sağlıklı yaşam beklentisini geliştirmeyi amaçlar. Aslında koruyucu ve önleyici tıbbın modernizasyonudur. Yaşlanmaya bağlı yetersizliklerin, eksilmelerin ve yavaşlamaların nedenlerini araştırır. Kronolojik yaşa göre biyolojik yaşın durumunun değerlendirir. Metabolik, hormonal, bilişsel yetilerin ve bağışıklığın fizyolojik değerlendirmesini yapar.

Kişiselleştirilmiş ve öngörme özelliği olan, proaktif bir tıbbi yaklaşımdır. Bir kronik hastalığın belirtilerinin ortaya çıkışından çok önce, genetik çalışmalarla hücresel işlev bozukluklarını saptayarak hastalıklara yatkınlığı araştırır. Hasar görmüş hücre ve dokuların, organların onarımı için kök hücre tedavileri ve doku mühendisliği uygulamalarından yararlanır.

DSÖ'nün verilerine göre 2050 yılında dünyada 60 yaş üzeri insanların sayısı 2.1 milyara ulaşacaktır. Bu durum kronik hastalıklara yakalanma riski olanlarının sayısının da artması anlamına geliyor.

İnsan bedeninin nasıl yaşlandığı henüz tam olarak aydınlatılabilmemiş değildir. Yaşlandıkça çoğalan kırışıklıklardan ya da kahverengi lekelerden daha önemlisi kanser, kalp-damar sorunları ve nörodejeneratif hastalıkların artışıdır. Yıllar içerisinde, hasarlı hücreleri onarma, yenileme ve değiştirme becerilerimiz azalır. Bu nedenle hücre yaşlanması konusundaki bilimsel

çalışmalar çok önemlidir.

Genlerimizin tutsağı değiliz

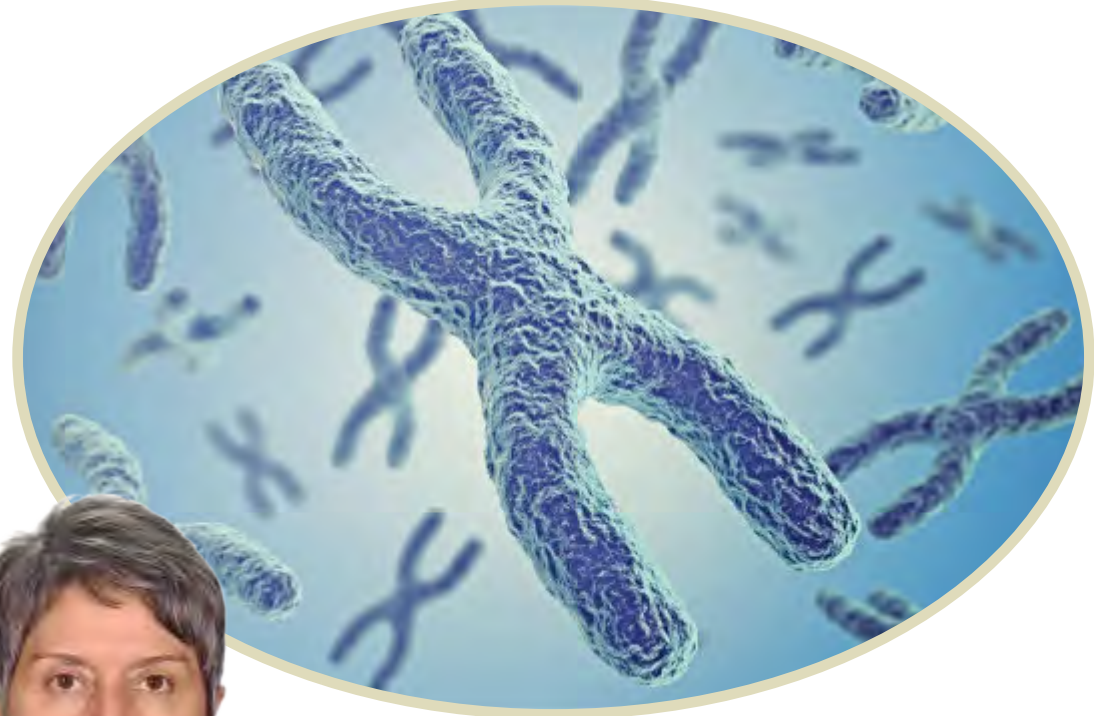
Bilim insanları, 2013 yılından beri, yaşlanma sürecini izlemek amacıyla ortak bazı "biyo-belirteç"lerden yararlanıyor. Bunlar, **genom** (bir organizmanın kalıtım materyalindeki genetik şifrelerin tamamı) **hasarı**, **telomerlerin kısalması**, **proteostaz** (proteinlerin kalite kontrolü) **düzeyi ve mitokondrilerin işlev bozukluğudur**.

Sağlıklı hücreler bölünerek çoğalırlar. Her bölünmede kromozomların ucunda yer alan telomer adlı parça biraz kısalır. Sınıra geldiğinde hücre yaşlanmaya başlar. Yavaşlar, yanlış yapar, becerileri azalır, kendini onaramaz hale gelir. Yaşam döngüsünün sonuna yaklaşan bu hücrelerin kontrolsüz çoğalıp kanser hücrelerine dönüşmesi veya en hafifinden bir yangı (enflamasyon) ile dokularda hasara yol açması an meselesidir. Bilimsel çalışmalar bu sürecin indirgenebilir olduğunu göstermeyi, hücre yaşlanmasının geri döndürülebileceğini kanıtlamayı amaçlıyor.

Delaying aging and extending life expectancy have been subjects of interest and curiosity for humanity since ancient times. While scientists are researching solutions to extend the average lifespan under healthy conditions, they are also struggling with the speculations created by those chasing the idea of "eternal youth."

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

44



Ancak, **telomer boyu** sanıldığı kadar mucizevi çözümlere ulaşılmasını sağlayamadı. Telomerlerin kısalmasını önleyen **telomeraz** adlı enzimin gayet seçici çalıştığı saptandı. Karaciğer gibi hücre bölünmesinin yaşam boyu sürdüğü organlarda çok aktif olan telomeraz, sinir hücreleri gibi pek az bölünen hücreler üzerinde etkin değildir.

Yaşlanma hızı hem kişiler arasında, hem de aynı bedendeki farklı organlarda değişiklik gösterir. Örneğin bağırsıklık sistemi, görme yetisi ve kas kitlesi erkenden ve hızla yaşlanırken, sindirim ve solunum sistemi yıllara meydan okur.

Yaşlanma, yavaşlayan ve daha az **esansiyel protein** üreten genlerimiz tarafından yönetiliyor. Bilim insanları araştırmalarında işlevsel hücreleri korumayı ve yaşlanmalarını engellemeyi hedefliyorlar. Bize düşen görev kayıp en büyüğünü yaşayan kas kitlemizi korumak olmalıdır. Sarkopeni yani kas kaybı, otuzlu yaşlarda başlar. Özellikle hareketsiz insanlarda %10-15'lere varan bir kayıp söz konusudur. Kıkırdak dokusunun ve kemik yoğunluğunun azalması da, cildin elastisitesini kaybetmesi de, damar sertliğinin çıkış noktası da proteinlerimizi üreten genlerimizdeki yaşlanmadır.

Yaşlanma, **genom** (kalıtım) ile **epigenetik** (yaşanılan çevre) arasındaki etkileşimlerle şekillenir. Yaşlanmanın sorumluluğunun %80 epigenetik/çevre ve %20 genom/genlerimiz olduğunu iddia eden bir çok araştırmacı vardır.

Sihirli moleküllerin peşinde

Yaşlanmayı yavaşlatmanın bir diğer yolu da yaşlanan hücreleri ortadan kaldıran molekülleri (senolitik moleküller) bulmaktır. Bir kanser ilacı olan dasatinib ile bir antioksidan flavonoid olan kersetin birlikte kullanıldığında yaşlanan hücreleri ortadan kaldırılabilmektedir.

Fisetin, apigenin, kurkumin, epigallocateşin gallat da senolitik moleküllerdir. Bu molekülleri içeren çilek, elma, domates, salatalık ve çay da senolitik gıdalardır.

Tabii bu çalışmalar henüz laboratuvar koşullarında ve hayvan deneylerinde ümit vaadeden sonuçlar vermektedir.

Senoterapi, yaşlanan hücrelerin yok edilmesinin değil, salgıladıkları zararlı maddelerin organlara zarar vermesinin engellenmesinin amaçlandığı bir tedavi yöntemidir. Bu konudaki araştırmalar henüz emekleme döneminde.

Uzun ömür tıbbı ne öneriyor?

Aslında koruyucu ve önleyici hekimlik ilkelerinden pek farklı şeyler değil: Temiz gıdaya ulaşım, gereğince ve yeterince tüketmek, avuç avuç rengarenk besin destekleri yutmaktansa kişiye özel seçimler yapmak, düzenli ve sürekli fiziksel aktivite ile yaşlanmanın en olumsuz etkilerinden sarkopeni ile başa çıkmak, uyku ve dinlenmeye zaman ayırmak, her koşulda olumlu bakış açısını korumaya çalışmak, güçlü sosyal bağlar kurmak... Bir başka yaşlanma freni ise sürekli olarak gelecek ile ilgili planlar yapmak, projeler kurmak ve onları gerçekleştirmeye çabalamaktır.

Son söz

2013 yılında, Google, Calico Labs. adını verdiği uzun yaşam tıbbi araştırmalarını yürüteceği bir laboratuvar kurdu. Burada büyük bütçelerle desteklenen, ünlü bilim insanlarının yönettiği projeler üzerinde çalışılıyor. Amazon'un eski CEO'su Jeff Bezos tarafından finanse edilen Altos Labs. hücre yaşlanması ile ilgili araştırmalara 3 milyar dolar destek buldu. Uzun çağı teknolojiyle gen düzeyinde araştırmalar yapan birçok parlak bilim insanını çalıştırıyor. Silikon Vadisi'nin genç milyarderlerinin uzun ömür tıbbi araştırmalarına yaklaşımının **etik ve eşit** tıbbi savunan ve bu yüzden **ulaşılabilir** ve **sürdürülebilir** sonuçlar için yapılan bilimsel çalışmalara zarar vereceğini düşünenler ve bir tür "ölümsüzlük fantezisi" yaratılıyor diye kaygılananlar var.

Sağlık durumunu kontrol ettirmek amacıyla tetkikler yaptırmak, sonuçlarını uzmanlarla paylaşmak, onların önerileri doğrultusunda günlük yaşamını şekillendirmek her bireyin eşit oranda sahip olması gereken bir haktır. Uzun ömür tıbbi, her kesimin kolayca yaptırabileceği tetkikleri ve rahatça ulaşabileceği tedavileri uygulayabilmelidir. Aksi halde günümüzde, toplumların nispeten sosyoekonomik olarak daha güçlü kesimlerinin hizmet alabildiği sınırlı bir uygulama olarak kalmaya mahkumdur.

Şüphesiz aslolan sonsuz yaşamın peşinde koşmak değil, yaşlanmayı iyileştirmektir. Olabildiğince geç ölmeye kimsenin itirazı olamaz, fazladan eklenen yılları sağlıklı geçirmek koşuluyla. Sağlıklı yaşamak yaşlanmayı durdurmaz, hızlanmasına engel olur. Ortalama ömrü uzatır ama insana biçilmiş maksimum biyolojik yaşam sınırını aşmaz.

Bilim dünyası, yaşlanmayı gözlemlemekten onu düzenlemeye doğru yol alıyor. Yaşlanmayı durdurmaya değil yaşlanma koşullarını iyileştirmeyi hedefliyor. Bu noktada yaşlılığı bir hastalık olarak görüp tedavi yollarını arayan ve bu hizmetlerden herkesin yararlanabileceği bir tıbbi yaklaşım en doğrusudur.



Adding
years to life
or
adding
life to years

Uzm. Dr. S. Evren Altınel

Delaying aging and extending life expectancy have been subjects of interest and curiosity for humanity since ancient times. While scientists are researching solutions to extend the average lifespan under healthy conditions, they are also struggling with the speculations created by those chasing the idea of "eternal youth."

Longevity medicine-whose Turkish equivalent I find difficult to establish and which I can describe as "long-life medicine"-is precisely an approach that encompasses these searches for solutions and the treatment methods developed based on the results obtained.

Longevity medicine aims to improve healthy life expectancy while extending lifespan. In fact, it is the modernization of preventive and protective medicine. It investigates the causes of age-related deficiencies, losses, and slowdowns. It evaluates the state of biological age in relation to chronological age. It performs physiological assessments of metabolic, hormonal, cognitive abilities and immunity.

It is a personalized, predictive, and proactive medical approach. Long before the symptoms of a chronic disease appear, it investigates predispositions to diseases by detecting cellular dysfunctions through genetic studies. It benefits from stem cell therapies and tissue engineering applications for the repair of damaged cells, tissues, and organs.

According to the data of the WHO, the number of people

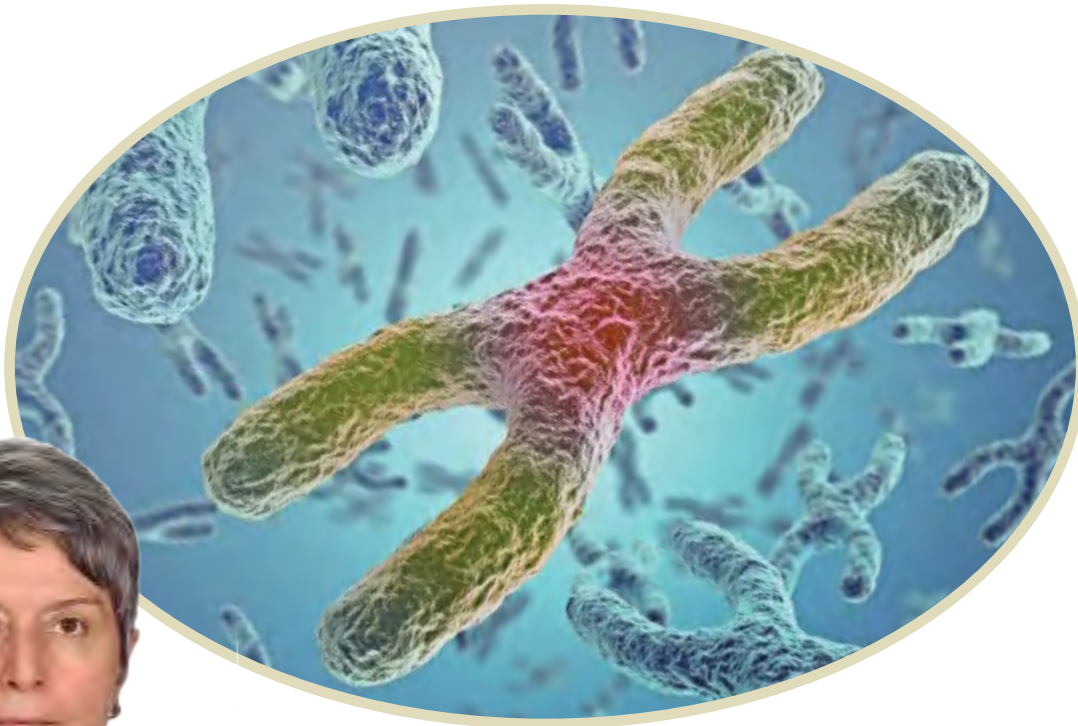
over the age of 60 in the world will reach 2.1 billion by 2050. This means that the number of people at risk of chronic diseases will also increase.

How the human body ages has not yet been fully elucidated. More important than wrinkles or brown spots that increase with age is the rise in cancer, cardiovascular problems, and neurodegenerative diseases. Over the years, our ability to repair, renew, and replace damaged cells decreases. Therefore, scientific studies on cellular aging are very important.

We are not prisoners of our genes

Since 2013, scientists have been using certain common "biomarkers" to monitor the aging process. These include genome damage (the entirety of genetic codes in an organism's hereditary material), shortening of telomeres, proteostasis (protein quality control) level, and mitochondrial dysfunction

Healthy cells multiply by dividing. With each division, the part called the telomere located at the ends of chromosomes shortens slightly. When it reaches a limit, the cell begins to age. It slows down, makes mistakes, its abilities decrease, and it becomes unable to repair itself. It is only a matter of time before these cells, approaching the end of their life cycle, multiply uncontrollably and turn into cancer cells, or at the very least cause tissue damage through inflammation. Scientific studies aim to demonstrate that this process can be reduced and to prove that cellular aging can be reversed.



However, telomere length has not enabled access to the miraculous solutions that were expected. It has been determined that the enzyme called telomerase, which prevents the shortening of telomeres, works in a highly selective manner. While telomerase is very active in organs such as the liver, where cell division continues throughout life, it is not effective on cells that divide very little, such as nerve cells.

The rate of aging varies both among individuals and among different organs within the same body. For example, while the immune system, vision, and muscle mass age early and rapidly, the digestive and respiratory systems defy the years.

Aging is managed by our genes that slow down and produce fewer essential proteins. Scientists aim to preserve functional cells and prevent their aging. Our task should be to preserve our muscle mass, which experiences the greatest loss. Sarcopenia, that is, muscle loss, begins in the thirties. Especially in inactive individuals, a loss reaching 10–15 percent is in question. The decrease in cartilage tissue and bone density, the loss of skin elasticity, and the origin of vascular stiffness all lie in the aging of the genes that produce our proteins.

Aging is shaped by the interactions between our genome (inheritance) and epigenetics (the environment we live in). There are many researchers who claim that 80 percent of the responsibility for aging belongs to epigenetics/environment and 20 percent to our genome/genes.

In pursuit of magical molecules

Another way to slow aging is to find molecules (senolytic molecules) that eliminate aging cells. When a cancer drug called dasatinib and an antioxidant flavonoid called quercetin are used together, they can eliminate aging cells.

Fisetin, apigenin, curcumin, and epigallocatechin gallate are also senolytic molecules. Strawberries, apples, tomatoes, cucumbers, and tea, which contain these molecules, are also senolytic foods.

Of course, these studies are still giving promising results under laboratory conditions and in animal experiments.

Senotherapy is a treatment method that aims not to eliminate aging cells, but to prevent the harmful substances they secrete from damaging organs. Research in this field is still in its infancy.

What does longevity medicine recommend?

In fact, it is not very different from the principles of preventive and protective medicine: accessing clean food and consuming it adequately and appropriately; making personalized choices instead of swallowing handfuls of colorful dietary supplements; combating sarcopenia, one of the most negative effects of aging, through regular and continuous physical activity; allocating time for sleep and rest; trying to maintain a positive outlook under all conditions; establishing strong social bonds... Another brake on aging is to continuously make plans for the future, develop projects, and strive to realize them.

Final word

In 2013, Google established a laboratory named Calico Labs to conduct longevity medicine research. Projects supported by large budgets and led by renowned scientists are being carried out there. Altos Labs, financed by former Amazon CEO Jeff Bezos, secured 3 billion dollars to support research on cellular aging. It employs many brilliant scientists conducting gene-level research with space-age technology. There are those who believe that the approach of young Silicon Valley billionaires to longevity medicine research will harm scientific studies conducted for accessible and sustainable results, advocating ethical and equitable medicine, and who are concerned that a kind of “immortality fantasy” is being created.

Having medical tests conducted to check one’s health status, sharing the results with specialists, and shaping daily life in line with their recommendations is a right that every individual should have equally. Longevity medicine should be able to implement tests that everyone can easily undergo and treatments that are easily accessible. Otherwise, it is doomed to remain a limited practice that, today, can be accessed only by relatively socioeconomically stronger segments of society.

Undoubtedly, the essential aim is not to pursue eternal life, but to improve aging. No one can object to dying as late as possible, provided that the extra years are spent in good health. Living healthily does not stop aging; it prevents it from accelerating. It extends average lifespan but does not exceed the maximum biological life limit allotted to humans.

The scientific world is moving from observing aging toward regulating it. It aims not to stop aging but to improve the conditions of aging. At this point, the most appropriate approach is a medical perspective that sees old age as a disease, seeks treatment methods, and ensures that everyone can benefit from these services.

Longevity: Sağlıklı ve uzun yaşamının veni yaklaşımı

Anıl Yıkgeç

Longevity; hücrel beslenme, doğru egzersiz, kaliteli uyku, stres yönetimi ve gelişmiş tıp analizleri olmak üzere beş temel unsur üzerinde şekilleniyor.



Son yıllarda dünyada ve ülkemizde çok konuşulan ve hayatımıza hızla giren "longevity" kavramı, kelime olarak "uzun ömür" veya "uzun yaşam süresi" anlamına geliyor. İngilizce kökenli bu kavram, modern bir yaklaşım olarak sağlık ve tıp dünyasında sadece takvim yaşının uzamasını değil, yaşam kalitesinin artırılarak kronik hastalıklardan uzak, zinde ve sağlıklı bir şekilde yaş almayı ifade ediyor.

Longevity kavramı, botoks veya cilt bakımı gibi yaşlanmanın dışsal ve estetik belirtilerini geciktirmeye odaklanan 'anti-aging' kavramından farklı olarak yaşlanmanın biyolojik nedenlerini hedefleyerek hücre kalitesini korumayı ve ömrün hastaliksız geçen kısmını uzatmayı amaçlıyor.

Avrupa Birliği'nde 65 yaş üstü nüfusun toplam nüfus içindeki payının yaklaşık yüzde 22'ye ulaşırken Türkiye'de ise 65 yaş üstü nüfusun 9,5 milyonun üzerine çıktı. Bu sebeple longevity kavramı Türkiye'de özellikle pandemi sonrasında hızla yükselen hem tıbbi hem de sosyo-ekonomik açıdan büyük yankı bulan yeni nesil bir sağlık akımı haline gelmeye başladı. Türkiye, "genç nüfus" algısından yavaş yavaş "yaşlanan toplum" gerçeğine geçerken, bu kavram gündelik hayatımıza ve sağlık sektörüne güçlü şekillerde yansıyor.

Küresel boyutta longevity piyasasının 2026 yılı itibarıyla 31,63 milyar dolar değerinde olduğu biliniyor. Türkiye, bu küresel pazardan pay almak için büyük bir dönüşüm içerisinde bulunuyor. Türkiye'de longevity piyasasının net ve resmi ekonomik değeri henüz tam olarak hesaplanmasa da uzmanlar, bu pazarın önümüzdeki 5 yıl içinde milyar dolar seviyesinde bir yatırım hacmine ulaşacağını öngörüyor.

Longevity yaklaşımının 5 temel unsuru

Longevity yaklaşımında sağlıklı uzun yaşamı desteklemek için 5 temel unsur üzerinde duruluyor. Bunlardan birincisi hücrel beslenme olarak tanımlanan antioksidanlar, sağlıklı yağlar

ve mikrobiyotayı destekleyen kişiselleştirilmiş diyetleri içeriyor. İkincisi, doğru egzersiz yapmak. Burada da kas kütlesini koruyan direnç egzersizleri ve kalp sağlığını güçlendiren kardiyo antrenmanları amaçlanıyor. Üçüncü olarak kaliteli uyku ön plana çıkıyor. Hücrel onarımın gerçekleşmesi için her gün aynı saatte yeterli süre uyumak vurgulanıyor. Dördüncü unsur olan stres yönetimi için kronik stresi azaltmak amacıyla meditasyon, nefes egzersizleri ve hobiler edinmek öneriliyor. Beşinci ve son olarak da biyolojik yaşı öğrenmek için yapılan DNA analizleri, epigenetik testler ve düzenli kan tahlillerini içeren gelişmiş bir takip olması gerektiği ifade ediliyor. Bu sebeple longevity; beslenme, tıp bilimleri, moleküler biyoloji, genetik, halk sağlığı ve davranış bilimleri kapsayan multidisipliner bir çerçevenin içine oturuyor.

Türkiye'de longevity kavramı hem sağlık sektöründe hem de turizm sektöründe yankı buluyor. Hatta sağlıklı ve uzun yaşamı destekleyen yeni nesil gayrimenkul projeleri, dünya genelinde artan yaşam süresi ve değişen kullanıcı beklentileri doğrultusunda hızla yükselen bir yatırım alanı olarak öne çıkıyor. Sağlık hizmetleriyle entegre yaşam alanlarına yönelik talep giderek güçleniyor. Dünyadaki 'Mavi Bölgeler'de nasıl daha uzun ve sağlıklı yaşadıkları incelenerek longevity temelli projelerde kullanılıyor.

Sadece sağlık sektörü değil birçok sektör etkileniyor

Bu kavramın ilk yankı bulduğu yerler ise hastaneler, klinikler ve sağlık merkezi gibi yerler.

Büyük sağlık grupları ve tıp merkezleri artık klasik hastalık tedavi etme yönteminden sağlığı koruma ve optimize etme modeline geçiyor. Büyük hastaneler bünyelerinde özel longevity birimleri ve kişiye özel yaş alma protokolleri sunmaya başladı. Klasik check-up'ların ötesine geçilerek DNA analizi, epigenetik testler, bağırsak

mikrobiyotası taramaları ve biyolojik yaş ölçümleri popüler hale geldi. Hücrel yenilenmeyi hızlandıran NAD+ serumları, ozon terapileri, IV (damardan) vitamin destekleri ve eksozom tedavileri klinikler bünyesinde yoğun talep görüyor. İlaç sektörü de bu kavramdan nasibini alıyor. Özellikle koenzim Q10, resveratrol, kolajen ve NMN gibi hücrel yaşlanmayı geciktiren gıda takviyelerine ilgi arttı. Bu da ilaç sektörüne yeni bir pencere açarak ivme kazandırdı.

Türkiye, dünyada hızla büyüyen wellness ve longevity turizminden ciddi bir pay almaya başladı. Sapanca, Bodrum'un bazı koylarındaki lüks resortlar sağlıklı yaşam konseptleriyle ilgi görüyor. Sağlıklı yaşam otelleri "Longevity Retreat" adı verilen 3-5 günlük özel kamplar düzenliyor. Bu kamplarda kişiye özel beslenme, yoga, buz banyoları ve hücrel detoks programları uygulanıyor.

Longevity'nin temel taşlarından bir tanesi de doğru, kişiye özel ve sağlıklı beslenme. Ülkemizde de bilinen zeytinyağı, taze sebze ve balık odaklı Akdeniz tipi beslenme bu akımla uyuyor. Ayrıca bu yaklaşımın önemli bir elemanı da spor yapmak. Eskiden yaşlılık "istirahat dönemi" olarak görülürken, şimdiki orta ve ileri yaş jenerasyonu kas kütlesini korumak için fitness yapıyor, akciğer kapasitesi değerlerini artırmaya çalışıyor.

Sadece tıp alanını değil turizm, ilaç, spor, beslenme ve birçok sektörü etkileyen longevity kavramı, kendi ekonomisini oluşturuyor. Türkiye de longevity kavramını hem modern tıbbın imkanlarıyla hem de kendi coğrafi avantajlarıyla harmanlayarak oldukça dinamik bir şekilde hayatın içine entegre ediyor.

Longevity: a new approach to healthy, extended living

Anıl Yıkgeç



Longevity

- a concept gaining rapid traction worldwide and in Türkiye - refers not simply to extending lifespan, but to increasing healthspan: ageing while remaining free of chronic disease, vital, and healthy. Unlike "anti-aging," which targets external and cosmetic signs of ageing, longevity addresses the biological causes of ageing itself, aiming to preserve cellular quality and extend the disease-free portion of life.

With the over-65 population reaching approximately 22 percent in the EU and exceeding 9.5 million in Türkiye, longevity has emerged as a significant medical and socio-economic movement, particularly since the pandemic, as Türkiye gradually shifts from a "young population" to an "ageing society." The global longevity market is valued at \$31.63 billion as of 2026, and while Türkiye's domestic market size has not yet been formally calculated, experts project investment reaching billion-dollar levels within five years

Five pillars of the longevity approach

The longevity framework rests on five core elements: cellular nutrition, built around personalised diets rich in antioxidants, healthy fats, and microbiome support; appropriate exercise, combining resistance training to preserve muscle mass with cardiovascular conditioning; quality sleep, with consistent timing to support cellular repair; stress management, through meditation, breathing exercises, and hobbies; and advanced biological tracking, including DNA analysis, epigenetic testing, and regular blood work to monitor biological age. As a result, longevity sits at the intersection of nutrition, medicine, molecular biology, genetics, public health, and behavioural science.

A movement reshaping multiple sectors

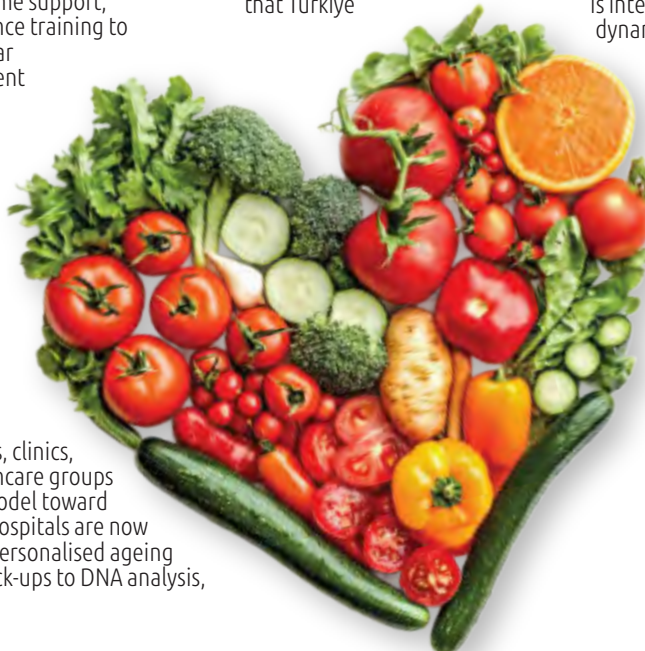
Longevity first took hold in hospitals, clinics, and medical centres, where major healthcare groups are shifting from a disease-treatment model toward health preservation and optimisation. Hospitals are now offering dedicated longevity units and personalised ageing protocols, moving beyond standard check-ups to DNA analysis,

epigenetic testing, gut microbiome screening, and biological age measurement. Treatments such as NAD+ serums, ozone therapy, IV vitamin infusions, and exosome therapies are in high demand, while the supplement industry has seen rising interest in compounds such as coenzyme Q10, resveratrol, collagen, and NMN.

Türkiye is also capturing a growing share of global wellness and longevity tourism, with luxury resorts in locations such as Sapanca and parts of Bodrum offering "longevity retreats" - three- to five-day programmes combining personalised nutrition, yoga, ice baths, and cellular detox protocols. Diet remains central to the approach, with the Mediterranean-style diet - built around olive oil, fresh vegetables, and fish - aligning closely with longevity principles, alongside a broader shift in how exercise is viewed: rather than treating older age as a period of rest, today's middle-aged and older populations increasingly train to preserve muscle mass and improve lung capacity.

Extending well beyond medicine into tourism, pharmaceuticals, fitness, and nutrition, longevity has become an economic category in its own right - one that Türkiye

is integrating dynamically by combining the capabilities of modern medicine with its own geographic advantages.



Sanayici küresel ekonomide sürprizlerle karşılaşmak istemiyor

Seda Çök

Yusuf
Kılınç

geçtiğimiz günlerde Serbest Bölge Kurucu ve İşleticileri Derneği (SEBKİDER) Başkanlığı'na yeniden seçildi.

Türkiye'deki serbest bölgeleri geliştirmek ve ihracat odaklı yerli ve yabancı yatırımlar için daha güçlü çekim merkezleri haline getirmek için kurulan SEBKİDER'in Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Kılınç, Türkiye'de serbest bölgelerin mevcut durumunu, yatırımcı beklentilerini, ihracat performansını ve önümüzdeki döneme ilişkin hedefleri değerlendirdi. Kılınç, Türkiye'nin üretim gücünü koruyabilmesi için rekabetçi kasının daha da güçlendirilmesi gerektiğini söyledi.

Öncelikle yeni döneminiz hayırlı olsun. İsterseniz önce mevcut tabloyu konuşalım. Serbest bölgeler bugün nasıl bir noktada?

Aslında serbest bölgelerin hikâyesi 1985 yılında başlıyor. Bugün baktığımızda yaklaşık 41 yıllık bir yapıdan söz ediyoruz. Kuruluş amaçlarına baktığımızda ise hâlâ aynı misyona hizmet eden çok değerli bir model olduğunu görüyoruz.

O dönemde temel amaç; ihracatı artırmak, Türkiye'ye döviz kazandırmak, teknoloji transferini sağlamak ve Türk sanayicisinin dünyaya açılmasını desteklemektir. Aynı zamanda insan kaynağının gelişimine katkı sağlayacak bir yapı hedefleniyordu.

Bugün geldiğimiz noktada ise serbest bölgeler hâlâ Türkiye'nin kalkınmasında önemli rol oynayan, uzun vadeli ve başarılı bir teşvik modeli olarak yoluna devam ediyor.

Peki aradan geçen 41 yılda dünya çok değişti. Mevcut yapı sizce bugünün koşullarına hâlâ uyumlu mu?

Elbette bazı alanlarda güncellenmeye ihtiyaç var. Çünkü dünyada artık çok ciddi bir yatırım rekabeti yaşanıyor. Özellikle serbest bölgeler üzerinden ülkeler doğrudan yatırım çekmek için yarış halinde.

Dubai bunun en güçlü örneklerinden biri. Son 15 yılda serbest bölgelerin stratejik önemini çok iyi değerlendirdiler. Bugün Jebel Ali Serbest Bölgesi üzerinden dünyanın dört bir yanından yatırım çekiyorlar. Ticaret hacimleri son birkaç yılda iki katına çıktı. 15 yıl önce tek bir serbest bölge varken bugün 45 serbest bölgeye ulaşıldı. Ancak, Orta Doğu'da yaşanan olumsuz gelişmeler neticesinde buradaki yatırımların ülkemize çekilmesi için fırsat doğmuştur.

Afrika ülkeleri de benzer modelleri uygulamaya başladı. Fas, Mısır ve Cezayir gibi ülkeler yabancı yatırımcı çekmek için çok güçlü teşvik mekanizmaları oluşturuyor. Yani 41 yıl önce Türkiye'nin yaptığı kalkınma hamlesini bugün başka ülkeler uyguluyor.

Hatta yalnızca Afrika değil; geçmişte Polonya'dan Gürcistan'a, Çin'den farklı Avrupa ülkelerine kadar birçok heyet Türkiye'ye gelip serbest bölgelerin işleyişini inceledi. Bugün bir kısmı bizim rakibimiz haline geldi ama bu aslında Türkiye'nin yıllarca örnek alınan bir model oluşturduğunu da gösteriyor.

“Sanayici gücünü güven ve öngörülebilirlikten alıyor”

“Serbest bölgelerde dünyaya model olduk”

Yusuf Kılınç was recently re-elected Chairman of the Free Zone Investors and Operators Association (SEBKİDER), an organisation established to develop Türkiye's free zones and strengthen their role in attracting export-oriented domestic and foreign investment.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

52



Web linki için dokunun

TOUGH / CLICK TO BROWSE THE LINK

Türkiye'nin burada en güçlü avantajı sizce ne?

Türkiye'nin çok güçlü tarafları var. Her şeyden önce jeopolitik olarak çok önemli bir konumdayız. Avrupa, Asya ve Afrika'nın tam merkezindeyiz. Bu lojistik açıdan çok büyük avantaj sağlıyor.

İkinci önemli avantajımız ise enerji altyapımız. Özellikle yenilenebilir enerji yatırımlarıyla birlikte ciddi bir kapasite oluştu. Sanayici açısından kesintisiz ve temiz enerji çok önemli.

Ülkemizin hem otomotiv sektöründe hem de savunma sanayisinde ürettiği ürünler dikkate alındığında mevcut insan kaynağı ile küresel rekabette çok daha üst sıralara geleceğini bize göstermektedir.

“Sanayici istikrarı sever” diyorsunuz bu konuyu biraz daha ayrıntılı değerlendirir misiniz?

Kesinlikle öyle. Sanayici uzun vadeli kontratlar yapıyor. Otomotiv gibi sektörlerde bu kontratlar yıllarca sürebiliyor. Dolayısıyla yatırımcı önünü görmek istiyor.

Serbest bölgelerin önemli avantajlarından biri de burada ortaya çıkıyor. Çünkü “one stop shop” (tek durak hizmet noktası- müşterilerin birden fazla hizmete veya ürüne tek bir merkezden, tek bir kaynaktan veya tek bir platformdan erişebildiği iş modeli) modeliyle hareket ediyoruz. Elektrikten suya, doğalgazdan kiralamaya kadar tüm hizmetleri tek elden sunabiliyoruz. Bu da firmalara planlama avantajı sağlıyor.

Geçmişte firmalar uzun vadeli maliyet planlamalarını çok daha rahat yapabiliyordu. Şimdi ise enflasyon ve döviz arasındaki fark nedeniyle maliyet yönetimi zorlaşıyor.

Sanayici ve üretici yerelde ve globalde güven ve istikrarı yakaladığında kendi yolunu daha rahat buluyor. Dijitalleşme, otomasyon ve verimlilik artırıcı projelerle küresel rekabette ilerliyor.

2025 verilerine baktığımızda nasıl bir tablo görüyorsunuz?

2025 itibarıyla serbest bölgelerde ihracat 12,5 milyar dolara, toplam ticaret hacmi ise 28,5 milyar dolara ulaştı. Beş yıl önce bu rakamlar çok daha düşüktü.

Örneğin 2020'de serbest bölgelerden yurtdışına yaklaşık 7,7 milyar dolar çıkış varken bugün bu rakam 12,4 milyar dolar seviyesine geldi. Aynı şekilde Türkiye'den serbest bölgelere gönderilen ürün miktarında da ciddi artış var.

Bence en önemli göstergelerden biri ise şu; serbest bölgeler yaklaşık 3,7 milyar dolar dış ticaret fazlası veriyor. Bu Türkiye açısından çok kıymetli bir tablo.

Aslında biz daha önce çok daha yüksek rakamları da gördük. Serbest bölgelerin ticaret hacminde rekor yılı 2022'ydi ve o dönem 32 milyar dolar bir hacme ulaşılmıştı. 2023'te ise yaklaşık 30 milyar dolar hacim gerçekleşti. Yani Türkiye'nin rekabet gücü arttıkça bu rakamların tekrar üzerine çıkılması mümkündür.

Serbest bölgeler yalnızca yabancı yatırımcılar için kurulmuş yapılar gibi algılanıyor...

Aslında geçmişten gelen yanlış bir algı bu. Sanki sadece yabancı firmaların faaliyet gösterdiği alanlar gibi değerlendiriliyor. Oysa bugün yaklaşık 2 bin 100 firmanın faaliyet gösterdiği serbest bölgelerde 1600'e yakın Türk sanayicisi üretim yapıyor.

Evet, yaklaşık 570 yabancı sermayeli firma var ama sistemin asıl omurgasını Türk üreticisi oluşturuyor.

Yani serbest bölgeler aslında Türk sanayicisinin ihracat kapasitesini artırmak için oluşturulmuş çok önemli bir model. Son yıllarda Türk yatırımcının ilgisinin yeniden artması da bunu gösteriyor. Biz Türk sanayicisinin Fas'a, Mısır'a ya da başka ülkelere gitmeden Türkiye'den üretim yaparak ihracata devam edebilmesi için çalışıyoruz.

Serbest bölgelerde hâlâ yatırım potansiyeli var mı?

Kesinlikle var. Türkiye'de 19 serbest bölge bulunuyor ve toplam doluluk oranı yaklaşık yüzde 70 seviyesinde. Yani hâlâ yüzde 30'luk ciddi bir potansiyel mevcut.

Türkiye'nin farklı bölgelerinde yeni yatırım alanları bulunuyor. Örneğin Yumurtalık Serbest Bölgesi'nde özellikle liman bağlantılı ve kimya ağırlıklı yatırımlar için önemli bir potansiyel var.

Kayseri Serbest Bölgesi yaklaşık 7 milyon metrekarelik alanıyla Türkiye'nin en büyük ölçekli serbest bölgelerinden biri konumunda.

Batı tarafında Denizli Serbest Bölgesi'nin ciddi bir kapasitesi bulunuyor. Yeni kurulan Batı Anadolu Serbest Bölgesi (BASBAŞ) ise altyapısı hazır ve limana yakın yapısıyla dikkat çekiyor.

İzmir'de ise İZBAŞ, Ege Serbest Bölgesi ve Menemen Serbest Bölgesi ile birlikte artık bir “serbest bölgeler kenti” yapısı oluşmaya başladı.

Marmara Bölgesi'nde Avrupa Serbest Bölgesi, Tekirdağ, Çorlu, Tuzla ve Kocaeli hattında yatırım potansiyeli devam ediyor. Karadeniz tarafında Samsun ve Trabzon öne çıkarken yeni serbest bölge girişimleriyle ilgili çalışmalar da konuşuluyor.

Bence öncelikle mevcut kapasiteyi doldurmamız gerekiyor. Ondan sonra yeni serbest bölgeler gündeme gelmeli.

Bir noktada “serbest şehir değil, serbest ülke bile olabiliriz” dediniz...

Aslında biraz iddialı ama düşünce olarak şunu anlatmaya çalışıyorum; Türkiye'nin üretim ve ihracat gücü çok yüksek. Eğer gümrük süreçleri, yatırım ortamı ve mevzuat yapıları daha rekabetçi hale gelirse Türkiye çok daha güçlü bir üretim üssüne dönüşebilir.

Bugün dünyada bütün ülkeler yatırım çekmeye çalışıyor. Amerika “Invest in America”,

Almanya “Invest in Germany” diyor. Herkes yatırımcı çekmek için yarışıyor. Biz de sahip olduğumuz güçlü kasları çok daha iyi kullanmamız gerekiyor.

Yatırımcı tarafında en büyük beklenti ne?

Dünyada yatırımcıların en çok dikkat ettiği konuların başında güven, istikrar, öngörülebilirlik ve maliyet avantajları gelmektedir. Ülkeler yatırımcıyı çekmek ve mevcut yatırımcısını koruyabilmek için bu alanlarını güçlendirmeye yönelik politikalar geliştirmektedir. Bu sayede yatırımcıların beklentilerini en üst seviyede karşılamaktadır.

Son dönemde üyelerinizden size en çok hangi talepler geliyor?

En büyük gündem rekabet gücünün korunması. Özellikle işçilik maliyetleri firmaları çok zorluyor. Bugün birçok firma yeni proje almakta zorlandığını söylüyor. Çünkü maliyet baskısı nedeniyle yurtdışındaki müşterilerine fiyat vermekte zorlanıyorlar.

Esas mesele sanayicinin rekabet gücünü koruyabilmesi.

İstihdam tarafında nasıl bir tablo var?

Bir dönem serbest bölgelerde çalışan sayısı 97 bin seviyelerine kadar çıkmıştı. Şu anda yaklaşık 92 bin seviyesindeyiz. Aslında ticaret hacmi artıyor ama firmalar verimlilik odaklı ilerliyor. Otomasyon ve robotik yatırımları artıyor. Firmalar şu anda daha çok mevcut yapıyı korumaya çalışıyor.

Serbest bölgelerin en önemli avantajlarından biri de hız sanırım...

Kesinlikle. Bir yatırımcı bugün karar verdiğinde 1-2 ay içinde üretime başlayabiliyor. Çünkü burada yalnızca arsa satışı yapılan bir model yok. Yatırımcı ister arsa satın alabiliyor ister arazi kiralayabiliyor, isterse hazır üretim alanı kiralayarak çok hızlı şekilde operasyonuna başlayabiliyor. Özellikle yurtdışından proje alan firmalar için bu büyük avantaj sağlıyor. Çünkü tüm sermayeyi bina yatırımına harcamadan doğrudan makineye, üretime ve pazara yatırım yapabiliyorlar. Bu esneklik firmaların uluslararası projelere çok daha hızlı cevap vermesini sağlıyor.

Yurt dışı tanıtım çalışmalarında öncelikli hedef pazarlarınız hangileri?

Özellikle Avrupa bizim için çok önemli bir hedef pazar. Almanya, Fransa, İtalya ve İspanya öncelikli ülkeler arasında yer alıyor. Çünkü Avrupa'daki maliyetler de ciddi şekilde yükseldi ve birçok üretici alternatif üretim üsleri arıyor. Ama artık yalnızca Avrupa'ya odaklanan bir yapı yok. Çin'le de temalarımız var. Orta Doğu'da yaşanan gelişmeler nedeniyle o bölgedeki yatırımcıların da Türkiye'ye ilgisi artıyor. Şu anda dünyanın neresinden yatırımcı gelirse gelsin Türkiye için önemli görüyoruz. Özellikle yüksek teknoloji, sürdürülebilir üretim ve uzun vadeli yatırım yapacak firmalara odaklanıyoruz.

Rakamlarla Türkiye'nin serbest bölgeler karnesi

2025 itibarıyla serbest bölgelerde ihracat 12,5 milyar dolara, toplam ticaret hacmi ise 28,5 milyar dolara ulaştı. Oysa 2020'de ihracat yaklaşık 8 milyar dolar seviyelerindeydi.

Yurt dışından serbest bölgelere gelen ticaret hacmi 2020'de 7 milyar dolar civarındayken bugün 8,7 milyar dolara çıktı.

Serbest bölgelerden yurt dışına yapılan satışlar ise aynı dönemde 7,7 milyar dolardan 12,4 milyar dolara yükseldi.

Türkiye'den serbest bölgelere gönderilen ürün miktarı da 2,5 milyar dolardan 3,3 milyar dolara çıktı. Buna karşılık serbest bölgelerden yurt içine satışların 4,7 milyar dolardan 4 milyar dolar seviyesine gerilemesi ithalatın azalması açısından olumlu bir tablo ortaya koyuyor.

Bugün serbest bölgeler yaklaşık 3,7 milyar dolar dış ticaret fazlası veriyor ve ihracatın ithalatı karşılama oranı yüzde 141 seviyesinde bulunuyor. 2022 yılında 32,8 milyar dolar ticaret hacmiyle rekor kırılmıştı, bugün yeniden o seviyelerin üzerine çıkabilecek potansiyele sahibiz.

Ayrıca geçmişte yüzde 60-65 seviyelerinde olan ihracat oranı bugün yüzde 76'ya kadar yükseldi.

Şu anda Türkiye genelindeki 19 serbest bölgede yaklaşık 2 bin 100 firma faaliyet gösteriyor. Bunların 570'i yabancı sermayeli, yaklaşık 1600'ü ise Türk sanayicisinden oluşuyor.

Katma değerli üretim konusunda Türkiye neden istediği noktaya ulaşamıyor sizce?

Burada en kritik konu markalaşma. Sadece üretmek yetmiyor. Ürünü farklılaştırmanız, inovasyon katmanız ve markalaştırmanız gerekiyor. Bugün basit bir tarım ürününü bile işleyip paketlediğinizde değeri birkaç kat artabiliyor. Yani artık ham madde satışıyla ilerlemek mümkün değil. Serbest bölgelerde kilogram başına ihracat değeri Türkiye ortalamasının üzerinde. Örneğin Ege Serbest Bölgesi'nde bu rakam 9 dolarlara kadar çıkabiliyor. Türkiye'nin bundan sonraki dönemde katma değerli üretime daha fazla odaklanması gerekiyor.

Önümüzdeki dönemde öncelik verdiğiniz çalışmalar neler olacak? Ticaret Bakanlığı ile ortak yürütülen çalışmalar hakkında bilgi verir misiniz?

Dijitalleşme en önemli başlıklardan biri. Ticaret Bakanlığı ile birlikte Serbest Bölge Uygulama Programı'nın yeni nesil yapay zekaya ve günün şartlarına daha uygun hale dönüştürerek çalışmalarını yapıyoruz.

Yeni dijital altyapı ile: Tüm uygulamalara Serbest Bölgeler Portalı üzerinden tek girişle erişim sağlanacak, Faaliyet ruhsatı başvuruları ve onay süreçleri tamamen dijital ortamda yürütülecek, Manuel işlemler büyük ölçüde ortadan kaldırılarak süreçler hız ve doğruluk kazanacak, Özel Hesap Takip Modülü sayesinde kamu gelirleri gerçek zamanlı izlenebilecek, Hazır gösterge panoları ile faaliyet performansı anlık ve detaylı takip edilebilecek, Coğrafi Bilgi Sistemi entegrasyonu ile mekânsal ve analitik raporlama yapılabilir.

Ayrıca sürdürülebilirlik, karbon yönetimi, geri dönüşüm, su tasarrufu ve yeşil dönüşüm projeleri de öncelikli çalışma alanlarımız arasında yer alıyor. Örneğin ESBAŞ karbon nötr hale geldi. Bu durum bölgede faaliyet gösteren firmalara da olumlu katkı sağlıyor.

Önümüzdeki 40 yıl için nasıl bir vizyon çiziyorsunuz?

Bence bu sürecin temelinde beş önemli başlık var; güven, istikrar, rekabet gücü, yenilikçilik ve eğitim.

“Türkiye'nin yeni dönemini 5 başlık belirleyecek”

Geçmiş 40 yıl bize çok net bir şey gösterdi; Türkiye'nin kalkınmasının yolu üretmekten, ihracattan ve katma değer oluşturmaktan geçiyor. Bugün kalkınan ülkelerin tamamı üretim odaklı hareket ediyor. Türkiye'nin güçlü insan kaynağını, jeopolitik avantajını ve üretim kapasitesini yeniden güçlü bir kalkınma hamlesine dönüştürmesi gerekiyor. Çünkü doğru politikalarla bugün 19 olan serbest bölge sayısı yarın daha da büyüyebilir ve mevcut bölgelerin tamamı doluluk seviyesine ulaşabilir.

A detailed marble bust of a classical figure, likely a young man, with thick, curly hair. The bust is shown in profile, facing right. The lighting is warm and directional, coming from the right, which highlights the texture of the hair and the contours of the face. The background is a soft, warm gradient.

**Baskıda
Fark Yaratma
Sanatı**

The industrialist does not want to encounter surprises in the global economy

Seda Gök

**Yusuf
Kılınç**

was recently re-elected Chairman of the Free Zone Investors and Operators Association (SEBKİDER), an organisation established to develop Türkiye's free zones and strengthen their role in attracting export-oriented domestic and foreign investment.

Where do free zones stand today, 41 years after their establishment?

The model remains as relevant as when it was founded in 1985 - to increase exports, generate foreign currency earnings, facilitate technology transfer, and support Turkish industry's global expansion. Today, free zones continue to play an important role in Türkiye's development as a long-standing, successful incentive structure.

Is the current structure still suited to today's conditions?

Some updating is needed, because global investment competition has intensified considerably. Dubai is a strong example - over 15 years it expanded from one free zone to 45, doubling trade volume through the Jebel Ali Free Zone. African countries including Morocco, Egypt, and Algeria are now implementing similar models that Türkiye pioneered decades ago. Recent instability in the Middle East has created an opportunity to attract investment that might otherwise have gone elsewhere in the region.

What is Türkiye's strongest advantage here?

Geopolitically, we sit at the centre of Europe, Asia, and Africa, which gives us a major logistical advantage. Our renewable energy infrastructure has also developed significantly, offering industrialists reliable, clean power. Combined with our manufacturing base in automotive and defence, and a strong human resource pool, this positions Türkiye to climb considerably higher in global competition.

You've said the industrialist favours stability - could you expand on that?

Industrialists sign long-term contracts, sometimes running for years, particularly in sectors like automotive. They need visibility. Free zones offer a "one-stop-shop" model covering electricity, water, gas, and leasing from a single point, which gives companies a real planning advantage - though the gap between inflation and exchange rates has made cost management more difficult than before.



"The industrialist draws strength from trust and predictability"

What do the 2025 figures show?

Exports from free zones reached \$12.5 billion and total trade volume \$28.5 billion - both considerably higher than five years ago. Free zones currently generate a trade surplus of approximately \$3.7 billion. The record year remains 2022, when trade volume reached \$32 billion, and I believe we can surpass that again as competitiveness improves.

Free zones are often perceived as spaces for foreign investors only.

That's a misconception. Of roughly 2,100 companies operating in free zones, approximately 1,600 are Turkish industrial enterprises, with around 570 foreign-capital firms. Turkish manufacturers are the true backbone of the system, and we're working to help them continue exporting from Türkiye rather than relocating elsewhere.

Is there still investment potential within the free zones?

Definitely. Occupancy across Türkiye's 19 free zones stands at roughly 70 percent, leaving real room for growth. Yumurtalık offers strong potential for port-linked chemical investment, Kayseri is one of our largest zones at 7 million square metres, and the new BASBAŞ in western Türkiye has ready infrastructure and port proximity. With İZBAŞ, the Aegean Free Zone, and Menemen, İzmir is becoming something close to a "city of free zones." That said, I believe we should fill existing capacity before pursuing new zones.

You once said Türkiye could become "not a free city, but a free country."

That's admittedly bold, but the point is this: if our customs procedures, investment environment, and regulatory structures become more competitive, Türkiye could become a far stronger production base. Every country today is competing for investment - we need to make better use of what we already have.

What do investors expect most?

Trust, stability, predictability, and cost advantages - these are what investors prioritise everywhere in the world, and what countries must strengthen to attract and retain them.

What are your members asking for most right now?

Preserving competitiveness, above all. Labour costs are putting real pressure on firms, and many are struggling to offer competitive prices to overseas clients.

And on employment?

Free zone employment peaked at around 97,000 and currently stands at roughly 92,000. Trade volume is rising, but companies are focused on efficiency - automation and robotics investment is increasing as firms work to protect their existing structure.

Speed seems to be one of the key advantages of free zones.

Absolutely. An investor can begin production within one to two months of deciding to invest, whether buying land, leasing it, or renting ready-made production space. This lets companies invest directly in machinery and production rather than tying up capital in construction - a major advantage for firms responding quickly to international projects.

Which markets are you prioritising for outreach?

Europe remains central - Germany, France, Italy, and Spain in particular, as rising costs there push manufacturers to seek alternative production bases. But we're also engaging with China, and interest from Middle Eastern investors is growing given regional developments. We're particularly focused on high-technology and sustainable, long-term investment.

Why hasn't Türkiye reached its potential in value-added production?

Branding is the critical issue. Manufacturing alone isn't enough - you need differentiation and innovation. Export value per kilogram in free zones already exceeds the national average, reaching as high as \$9 in the Aegean Free Zone. Türkiye needs to focus more heavily on value-added production going forward.

What are your priorities for the period ahead, including work with the Ministry of Trade?

Digitalisation is central - we're modernising the Free Zone Implementation Programme with AI-ready, fully digital application and approval processes, real-time public revenue tracking, and integrated geographic reporting. Sustainability is equally important: ESBAŞ has already become carbon neutral, benefiting the companies operating there.

What's your vision for the next 40 years?

Five things: **trust, stability, competitiveness, innovation, and education**. The past four decades have shown clearly that Türkiye's development runs through manufacturing, exports, and value creation. With the right policies, the number of free zones - currently 19 - can grow, and existing zones can reach full occupancy.



Türkiye's free zone scorecard in figures

Exports from free zones reached \$12.5 billion in 2025, with total trade volume at \$28.5 billion - up from roughly \$8 billion in exports in 2020.

The trade surplus generated by free zones now stands at approximately \$3.7 billion, with exports covering imports at a rate of 141 percent.

Around 2,100 companies operate across Türkiye's 19 free zones, of which 570 are foreign-capital firms and approximately 1,600 are Turkish industrial enterprises.



Seda Çök

Deniz kaplumbağaları için ışıklarımız **kırmızı**

Her yıl binlerce deniz kaplumbağası, milyonlarca yıldır sürdürdüğü yaşam döngüsünü tamamlamak için aynı kumsallara geri dönüyor. Ancak bugün onların önündeki en büyük engellerden biri artık doğal değil: yapay ışıklar. Fethiye’de hayata geçirilen yeni uygulama ile sokak aydınlatmaları bu kez insanlar için değil, denize ulaşmaya çalışan yavru kaplumbağalar için yeniden tasarlandı.

16 Haziran, dünyada Deniz Kaplumbağaları Günü olarak anılıyor. Bu tarih yalnızca milyonlarca yıldır denizlerde varlığını sürdüren canlıları hatırlamak için değil, aynı zamanda insan faaliyetlerinin doğal yaşam üzerindeki etkilerini yeniden düşünmek için de önemli bir fırsat sunuyor.

Türkiye, deniz kaplumbağaları açısından Akdeniz’in en kritik ülkelerinden biri. Ülke genelinde koruma altındaki 21 farklı yuvalama alanı bulunuyor. Bu alanlarda özellikle iki tür öne çıkıyor. Halk arasında latince adıyla bilinen caretta caretta yani iribaş deniz kaplumbağaları ile son dönemde daha fazla görülmeye başlanan yeşil deniz kaplumbağaları... Her yaz kıyılarda artan nüfus, turizm hareketliliği ve kentleşme baskısı, yalnızca sahilleri değil; bu canlıların binlerce yıldır değişmeyen yaşam döngüsünü de etkiliyor. Özellikle geceleri kumsala ulaşan yapay ışıklar, dişi kaplumbağaların yuva davranışlarını ve yumurtadan çıkan yavruların yön bulmasını zorlaştırıyor.

Tam da bu nedenle **Aydem Enerji** çatısı altında Aydın, Denizli ve Muğla’da elektrik dağıtım altyapısını yöneten **Adm Elektrik**, deniz kaplumbağalarının yaşam döngüsünü korumaya yönelik dikkat çekici bir uygulamayı başlattı.

Each year, thousands of sea turtles return to the same beaches to complete a life cycle that has remained unchanged for millions of years. Today, one of the greatest threats to that cycle is artificial light. In Fethiye, street lighting has been re-designed - not for residents, but for the hatchlings making their way to the sea.

Türkiye is one of the most critical Mediterranean countries for sea turtle conservation, with 21 protected nesting sites nationwide, primarily for loggerhead (Caretta caretta) and, increasingly, green sea turtles. Rising coastal population density, tourism, and urbanisation pressure are disrupting nesting behaviour, with artificial light at night posing a particular challenge to both nesting females and hatchlings navigating toward the sea.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

56





Emrah Kalkan



Dr. Doğan Sözbilen

2025 yılında Muğla'nın Fethiye ilçesindeki Karaot Plajı'nda pilot olarak başlatılan proje, bu yıl Kocaçalış Plajı Bölgesi'ne genişletiliyor. **Pamukkale Üniversitesi** ile ortak yürütülen çalışma; T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın uzun yıllardır sürdürdüğü koruma çalışmalarına destek niteliği taşıyor. Proje kapsamında, yumurtlama dönemlerinde deniz kaplumbağalarını olumsuz etkileyen sokak aydınlatmaları kırmızı ışığa dönüştürülüyor. Çünkü bilimsel çalışmalar, kırmızı ışığın deniz kaplumbağaları tarafından çok daha düşük seviyede algılandığını gösteriyor. Böylece dışı kaplumbağalar güvenli şekilde yuvalanabiliyor, yumurtadan çıkan yavrular ise şehir ışıklarına yönelmek yerine doğal olarak denize ulaşabiliyor.

“Fethiye'deki proje Türkiye'de bir ilk ve öncü”

Pamukkale Üniversitesi **Deniz Kaplumbağası Uzmanı Öğr. Gör. Dr. Doğan Sözbilen**'e göre Fethiye yalnızca önemli bir turizm merkezi değil; aynı zamanda Türkiye'de koruma çalışmalarının en uzun süredir kesintisiz yürütüldüğü yuvalama alanlarından biri.

Sözbilen, deniz kaplumbağalarının milyonlarca yıllık evrimsel süreçte karanlık ve doğal kıyı koşullarına uyum sağlayarak yaşamlarını sürdürdüğünü belirterek şu değerlendirmede bulundu: “Fethiye kumsalları, şehir ve yuvalama alanının iç içe geçtiği özel bölgelerden biri. Deniz kaplumbağaları dinozorlardan daha eski canlılar ve bugün hâlâ yaşamlarını sürdürebilmeleri bu uyum yeteneklerinden kaynaklanıyor. Ancak kıyılardaki yapay aydınlatmalar, özellikle beyaz ve parlak ışıklar, hem yetişkin dişilerin yuvalama davranışlarını hem de yavruların denize yönelimlerini olumsuz etkiliyor.

Bilimsel çalışmalar kırmızı ışığın çok daha düşük etki yarattığını ortaya koyuyor. Bu nedenle son yıllarda dünyada kırmızı ışık uygulamaları yaygınlaşıyor. Adm Elektrik ile hayata geçirdiğimiz bu çalışma ise Türkiye'de bu ölçekte uygulanan ilk proje niteliği taşıyor.”

Sözbilen, yavruların yumurtadan çıktıktan sonra denizin doğal aydınlığını takip ederek suya ulaştığını hatırlatarak şu uyarıyı da yaptı: “Bugün koruduğumuz yavruların yaklaşık 20 yıl sonra yeniden aynı kumsallara dönerek yuvalayacağını biliyoruz. Bu nedenle yalnızca bugünü değil, gelecekteki yaşam döngüsünü de koruyoruz.”

“Işık değişiyor, yaşam korunuyor”

Adm Elektrik Genel Müdürü **Emrah Kalkan** ise projeyi yalnızca çevresel bir uygulama değil, sürdürülebilir etki yaratan bir dönüşüm olarak değerlendirdi. Kalkan, bölgede yürütülen tüm sosyal ve çevresel projelerde kalıcılığı esas aldıklarını belirterek şunları söyledi: “Aydın, Denizli ve

Muğla'yı kapsayan bölgemizde yürüttüğümüz tüm projelerde en önemli kriterimiz sürdürülebilirlik. 'Hayata Dokunmak' anlayışımız doğrultusunda, faaliyet gösterdiğimiz bölgede tüm canlılar için fayda yaratacak çalışmalar geliştirmeye devam ediyoruz. Deniz kaplumbağalarının en önemli üreme alanlarının bölgemizde bulunması bizim için ayrıca sorumluluk oluşturuyor. Sokak aydınlatmalarını kırmızı ışığa dönüştürerek hem deniz kaplumbağalarının güvenli şekilde denize ulaşmasını sağlıyor hem de vatandaşlarımız için aydınlatma hizmetini kesintisiz sürdürüyoruz. Önümüzdeki dönemde projeyi bölgemizde yaygınlaştırmayı hedefliyoruz.”

İlk sonuçlar Eylül ayında görülecek

Deniz kaplumbağalarının üreme sezonu Mayıs ayında başlıyor ve Eylül sonuna kadar devam ediyor. Yaklaşık 45-60 günlük kuluçka sürecinin ardından yavruların Temmuz ortasından itibaren denizle buluşması bekleniyor. Saha çalışmaları boyunca dışı kaplumbağaların yuvalama davranışları, yuva sayıları ve yavruların denize ulaşma başarı oranları sistematik olarak takip edilecek. İlk bilimsel bulguların Eylül ayında raporlanması planlanırken, projenin gerçek etkisi uzun yıllara yayılan izleme çalışmalarıyla ortaya çıkacak.

Küçük bir adım, onların hayatını değiştirebilir

Deniz kaplumbağaları milyonlarca yıldır aynı yöntemi kullanıyor: Karanlık kumsalda yumurtlamak ve yavruların denizin doğal ışığını takip ederek suya ulaşmasını sağlamak. Bugün ise bir telefon ışığı, araç farı ya da sahilde bırakılan bir eşya bile bu yolculuğu kesintiye uğratabiliyor.

Deniz kaplumbağalarını korumak için;

- Kumsala vuran ışıkları azaltın, mümkünse kırmızı tonlu aydınlatma kullanın.
- Flaş kullanmayın, telefon ışığını gereksiz yere açmayın.
- Kaplumbağalara yaklaşmayın, dokunmayın, yönlerini değiştirmeyin.
- Gece saatlerinde yüksek ses ve yoğun hareketten kaçın.
- Sahilde çöp, misina ve plastik bırakmayın.
- Kumda açılan çukurları kapatın.
- Kumsala araç veya evcil hayvanla girmeyin.
- Şemsiye ve plaj ekipmanlarını gece sahilde bırakmayın.

Çünkü bazen bir ışığın yönü, bir canlının geleceğini belirleyebilir.



Seda Gök

Red light safe passage: Protecting sea turtles in Fethiye

Each year, thousands of sea turtles return to the same beaches to complete a life cycle that has remained unchanged for millions of years. Today, one of the greatest threats to that cycle is artificial light. In Fethiye, street lighting has been redesigned - not for residents, but for the hatchlings making their way to the sea.

Türkiye is one of the most critical Mediterranean countries for sea turtle conservation, with 21 protected nesting sites nationwide, primarily for loggerhead (*Caretta caretta*) and, increasingly, green sea turtles. Rising coastal population density, tourism, and urbanisation pressure are disrupting nesting behaviour, with artificial light at night posing a particular challenge to both nesting females and hatchlings navigating toward the sea.

Adm Elektrik, which manages electricity distribution infrastructure across Aydın, Denizli, and Muğla under Aydem Enerji, has launched an initiative to address this. Piloted in 2025 at Karaot Beach in Fethiye and expanded this year to the Kocaçalı Beach area, the project - conducted jointly with **Pamukkale University** and supporting the long-standing conservation work of the Ministry of Environment, Urbanisation and Climate Change - converts street lighting to red light during nesting season. Scientific research shows that sea turtles perceive red light at significantly lower intensity, allowing females to nest safely and hatchlings to reach the sea rather than being drawn toward artificial light sources.

Dr. Doğan Sözbilen, sea turtle specialist at Pamukkale University, described the Fethiye initiative as a pioneering effort in Türkiye. "Sea turtles are older than dinosaurs, and their survival depends on their adaptation to dark, natural coastal conditions. Bright artificial lighting disrupts both nesting behaviour and hatchling orientation. Scientific evidence shows red light has a far smaller impact, and this is the first project of its scale undertaken in Türkiye." Sözbilen noted that turtles protected today are expected to return to nest on the same beaches in approximately 20 years, meaning the project safeguards not only the present generation but future life cycles as well.

Adm Elektrik General Manager **Emrah Kalkan** described the initiative as part of the company's broader commitment to sustainability across its operating region. "Converting street lighting to red light allows sea turtles to reach the sea safely while maintaining uninterrupted lighting services for residents. We aim to expand the project further across the region."

The nesting season runs from May to September, with hatchlings expected to reach the sea from mid-July following a 45 to 60 day incubation period. Nesting behaviour, nest counts, and hatchling survival rates will be systematically monitored throughout, with initial findings expected in September.

The public is encouraged to support conservation efforts by minimising light and noise on beaches at night, avoiding contact with turtles, removing litter and beach equipment, and filling in holes dug in the sand.



Dijital dönüşümde kırk yılı aşan rehberlik

Yaşar Topluluğu'nun bilgi teknolojileri alanındaki vizyonu 1983 yılında kurulan, Türkiye'de **SAP ERP** alanındaki ilk büyük projelerden birini 1996 yılında hayata geçirerek sektörün öncü oyuncularından biri olan Yaşar Bilgi, bugün, SAP çözümleri, yazılım geliştirme, sistem yönetimi, altyapı hizmetleri, **SAP çözüm ortağı** olarak SAP lisans satışı, "Dijital" markası altında yazılım ürünleri ve danışmanlık hizmetlerini bir arada sunan bir teknoloji şirketi olarak faaliyetlerini sürdürüyor.

43 yıllık deneyimiyle Yaşar Topluluğu Şirketlerinin yanı sıra farklı sektörlerden birçok kurumun dijital dönüşüm yolculuğuna rehberlik eden Yaşar Bilgi; **SAP S/4HANA** dönüşümleri, bulut çözümleri, veri yönetimi, siber güvenlik, robotik yazılım ve uygulama yönetimi gibi geniş bir yelpazede katma değerli hizmetler sunuyor. Aynı zamanda, kurumların ihtiyaçlarına özel yol haritaları oluşturarak dijital dönüşüm süreçlerini uçtan uca ele alıyor.

Yaşar Topluluğu'nun dijital dönüşümünü hızlandıran ve Yaşar Bilgi liderliğinde hayata geçirilen **Proje Feniks**, EMEA bölgesinin en kapsamlı **SAP S/4HANA** dönüşüm projeleri arasında yer alarak dikkat çekiyor. İlk fazı başarıyla tamamlanan proje; DYO Boya, Pınar Süt, Pınar Et, Yaşar Birleşik Pazarlama ve Çamlı Yem gibi **sektör lideri şirketlerin** operasyonel yetkinliklerini ileri taşıyor ve dijital olgunluk seviyelerini önemli ölçüde artırıyor.

Günümüzde teknoloji, iş yapış biçimlerini ve rekabet koşullarını hızla dönüştürüyor. Yapay zeka, veri analitiği, bulut bilişim ve otomasyon çözümleri, şirketlerin daha verimli ve esnek yapılar kurmasına imkan tanıyor. Bu gelişmeler doğrultusunda Yaşar Bilgi, müşterilerinin değişen ihtiyaçlarını karşılayan, güvenli ve ölçeklenebilir teknoloji altyapıları geliştirmeye odaklanıyor.

Yaşar Bilgi, yapay zeka destekli çözümler geliştirmeye, bulut dönüşüm stratejileri oluşturmaya ve akıllı otomasyon sistemlerini yaygınlaştırmaya odaklanıyor. SAP ekosisteminde ise **S/4HANA Cloud** geçişleri, "**Clean Core**" yaklaşımı ve **SAP BTP** tabanlı inovasyon çözümleri öne çıkarken, gömülü yapay zeka uygulamaları iş süreçlerine entegre ediliyor.

Türkiye'de hızlanan bulut geçişleri, yapay zekanın operasyonlara entegrasyonu, artan siber güvenlik yatırımları ve akıllı fabrika uygulamaları doğrultusunda Yaşar Bilgi, bu süreci bütüncül bakış açısıyla; teknolojik, operasyonel ve kültürel bir dönüşüm olarak ele alıyor.

Yaşar Bilgi'nin sunduğu çözümler; veri temelli karar alma süreçlerini güçlendirirken operasyonel verimliliği artırıyor ve iş süreçlerini sadeleştiriyor; şirketlere esneklik, değişen pazar koşullarına hızlı uyum sağlama ve sürdürülebilir büyüme imkanı sunuyor. Modern ve entegre sistem altyapıları ise çalışan deneyimini iyileştirirken müşteri memnuniyetini artırıyor.

Bugün Yaşar Bilgi, güçlü teknik yetkinliğe sahip deneyimli çalışanları ve inovasyon odaklı yaklaşımıyla, kurumların dijital dönüşüm yolculuğunda güvenilir bir iş ortağı olmayı sürdürüyor. Teknolojiyi bir amaç değil, sürdürülebilir gelişim ve rekabet için değerli bir destekçi olarak gören Yaşar Bilgi, güçlü bir dönüşüm yol haritası oluşturarak birlikte çalıştığı şirketlere vizyonu değer katıyor ve geleceğin iş dünyasına yön veriyor.

SAP S/4 HANA dönüşümleri ve SAP entegrasyonları

SAP S/4HANA dönüşüm projelerinde uzmanlaşmış ekibe sahip olan Yaşar Bilgi, dijital dönüşüm süreçlerinde birçok firmaya rehberlik ediyor. Yaşar Bilgi ekibi, SAP ürünü kullanan firmaların süreç iyileştirme ve optimizasyon süreçlerinde de görev alıyor. Müşterilere sunulan e-arşiv ve e-fatura çözümleri ile de finansal süreçlerin dijitalleştirilmesini sağlıyor.

Dijital iş yönetim platformları ve özel çözümler

Yaşar Bilgi, ERP sistemleri ve entegre çözümlerle desteklenen platformlar ile, firmaların bayi ağlarını etkili bir şekilde yönetmelerine olanak tanıırken operasyonların hızlı ve verimli hale getirilmesini de sağlıyor. Yenilikçi vizyonu, müşterilerinin her an yanında olmayı hedefliyor.

dijital.seyahat ve organizasyon şeması çözümleri

"**dijital.seyahat**" uygulaması, web ve mobil platformlarda kullanıcı yönetimi, masraf girişi, muhasebeleştirme ve vekalet yönetimi gibi özelliklerle seyahat süreçlerini hızlandırıyor. Organizasyon şeması web uygulaması ise ERP sistemlerinden aldığı verilerle organizasyon yapısını oluştururken bu bilgileri üçüncü parti yazılımlarla da paylaşabiliyor ve esnek altyapısıyla yönetim süreçlerini kolaylaştırıyor.

Robotik süreç otomasyonu (RPA)

Robotik Süreç Otomasyonu tekrar eden iş akışları hızlı ve hatasız olarak yazılım otomasyonları ile tamamlanıyor.

Guiding digital
transformation
over **four** decades

Founded in 1983 with the technology vision of Yaşar Group, and one of the pioneers of **SAP ERP** implementation in Turkey following a landmark project in 1996, Yaşar Bilgi today operates as a full-service technology company offering SAP solutions, software development, system management, infrastructure services, SAP licence sales, proprietary software products under the "Dijital" brand, and consultancy services.

Over 43 years, Yaşar Bilgi has guided the digital transformation journeys of Yaşar Group companies and a broad range of organisations across multiple sectors, delivering value-added services spanning **SAP S/4HANA** transformation, cloud solutions, data management, cyber security, robotic process automation, and application management - developing end-to-end, tailored digital roadmaps for each client.

A flagship initiative is Project Phoenix, led by Yaşar Bilgi to accelerate the digital transformation of Yaşar Group. Recognised as one of the most comprehensive **SAP S/4HANA** transformation projects in the EMEA region, the project's first phase has been successfully completed, advancing the operational capabilities and digital maturity of **sector-leading companies** including DYO Boya, Pınar Süt, Pınar Et, Yaşar Birleşik Pazarlama, and Çamlı Yem.

Yaşar Bilgi's current focus areas include AI-powered solution development, cloud transformation strategy, and the broader deployment of intelligent automation systems. Within the SAP ecosystem, **S/4HANA Cloud** migration, the "**Clean Core**" approach, **SAP BTP**-based innovation solutions, and the integration of embedded AI applications into business processes are among the company's key priorities. In line with Turkey's accelerating cloud adoption, **AI integration** into operations, rising cyber security investment, and smart factory implementation, Yaşar Bilgi approaches this landscape holistically - as a technological, operational, and cultural transformation.

The company's solutions strengthen data-driven decision-making, improve operational efficiency, simplify business processes, and provide clients with the flexibility and agility to adapt to changing market conditions. Modern, integrated system infrastructure simultaneously improves the employee experience and customer satisfaction.

Key service areas

SAP S/4HANA transformations and integrations support process improvement and optimisation, alongside e-archive and e-invoice solutions that digitalise financial processes. Digital business management platforms enable effective dealer network management and streamlined operations. Proprietary tools include "dijital.seyahat," a travel management application covering expense entry, accounting, and delegation management across web and mobile platforms, as well as an organisational chart application that draws on ERP data and integrates with third-party systems. **Robotic Process Automation (RPA)** completes repetitive workflows quickly and accurately through software automation.

DENİZ TARİHİNE IŞIK TUTAN

Arkas Deniz Tarihi Merkezi

Anıl Yıkgeç



İzmir Bornova'da

yer alan Arkas Deniz Tarihi Merkezi, geçmiş 1800'lere uzanan tarihi binasında, denizcilik tarihini ve sektörün gelişimini yansıtmak amacıyla 2012 yılında açıldı. Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas'ın denizciliğe ve sanata duyduğu ilgi doğrultusunda özenle oluşturulan seçki; gemi maketleri, tablolar ve gemi antikalarından oluşuyor.

M.Ö. 3000 yılından 20. yüzyıla uzanan denizcilik tarihini eserler aracılığıyla yansıtan merkez, tarihte önemli izler bırakmış gemilerin maketlerinin yanı sıra, Türk ve dünya tarihindeki önemli olayları ve figürleri betimleyen tablolar ile çeşitli denizcilik objelerini bir araya getiriyor.

Her biri usta ellerde şekillenen maketler, Metin Gürkan, Bedri Selay, Ergin Bürge, Azmi Beydeş, Nezih Bekat, Alpay Türkeul, Coşkun Güreli ve Engin Alsana tarafından hazırlanarak, temsil ettikleri dönemin efsane gemilerini yeniden canlandırmakta ve denizcilik tarihine görsel bir anlatım sunuyor.

Located in Bornova, Izmir, the Arkas Maritime History Centre opened in 2012 in a historic nineteenth-century building. Assembled under the direction of Lucien Arkas, Chairman of Arkas Holding, the collection reflects his enduring passion for maritime heritage and the arts, bringing together ship models, paintings, and nautical antiques that trace the history of seafaring from 3000 BC to the twentieth century.

Milat öncesinden ve ünlü romanlardan örnekler

Her bir maket, izleyiciyi adeta tarih içinde bir yolculuğa çıkarıyor. Mısır, Fenike, Roma ve Eski Yunan gemileri milattan öncesine ışık tutarken, Jules Verne'in Denizler Altında Yirmi Bin Fersah ve Esrarlı Ada romanlarında yer alan ünlü hayali denizaltının modeli, izleyiciyi farklı dünyalara taşıyor. Seçki, Milli Mücadele'nin başlangıcında önemli bir simge olan Bandırma Gemisi'nden, Amerika seferi yapan ilk Türk yolcu gemisi Gülcemal'e ve hikayesiyle tarihe kazınan Titanic'e kadar uzanan pek çok denizcilik öyküsünü keşfetmeyi mümkün kılıyor.

Tarihi deniz olayları tablolarla

Tarihi olayların izlerini takip etmeye olanak tanıyan bir diğer önemli seçki ise tablolardan oluşuyor. Arkas Deniz Tarihi Merkezi'nde yer alan bu koleksiyon, hem yerli hem de yabancı sanatçıların deniz temalı tasvirlerini bir araya getirerek zengin bir görsel anlatım sunuyor. Seçkinin bir bölümü, Trafalgar Savaşı'ndan Kape Körfezi Savaşı'na uzanan pek çok tarihi deniz olayını yansıtırken, diğer bir bölüm izleyiciyi bir gün batımının dinginliğine ve da İstanbul Boğazı'nın geçmişe götüren manzaralarından izler taşıyor. Gemi antikaları ise, denizcilik alanında geçmiş dönemlerin teknolojik gelişimini, üretim anlayışını ve kullanım pratiklerini anlamaya olanak sağlıyor.



Titanic (1912)
Harland and Wolff Shipyard
Belfast, İrlanda
Olimpik Sınıf Transatlantik
Yolcu Kruvaziyer Gemisi
Ergin Bürge (2004)

TITANIC (1912)
HARLAND & WOLFF SHIPYARD,
BELFAST - IRELAND
ERGIN BÜRGE (2004)

The hand-crafted ship models, built by a team of master model makers, bring to life vessels ranging from ancient Egyptian, Phoenician, Roman, and Greek craft to iconic modern ships. Highlights include the Bandırma, a symbol of the Turkish War of Independence; the Gülcemal, the first Turkish passenger ship to sail to the Americas; and a model of Jules Verne's fictional submarine. The painting collection, featuring works by both Turkish and international artists, documents historic naval engagements including the Battle of Trafalgar and the Battle of Kape Bay, alongside more contemplative maritime scenes. The nautical antiques on display offer further insight into the technology and craft of seafaring across the centuries.





Trafalgar Muharebesi

21 Ekim 1805'te İngiliz donanması ile Fransız ve İspanyol donanmaları arasında, İspanya'nın güneyindeki Trafalgar burnunun batısında gerçekleşen deniz muharebesidir. Muharebe, İngiliz donanmasının zaferi ile sonuçlanmıştır.

The Battle of Trafalgar is a naval battle between the British navy and French and Spanish navies in the west of Cape Trafalgar in the south of Spain in October 21, 1805. The battle resulted in the victory of the British navy.





Gülcemal (1929)
(Tuval üzerine yağlıboya) (50 x 70 cm)
Diyarbakırlı Tahsin (1875-1937)

GÜLCEMAL (1929)
OIL ON CANVAS • (50 * 70 cm)
DİYARBAKIRLI TAHSİN (1857-1937)

Çekirdekten fincana şehir hayatının vazgeçilmez molası

Özge Senses



İlk kez 11. yüzyılda Yemenli dervişler tarafından demlenerek tüketilen kahve, Etiyopya'da bir meyveyken Yemenlilerin yeni yöntemleriyle bir içecek olarak insanlık ile buluştu. Günümüze kadar pek çok evrim geçiren kahve tüketimi sonunda bir kültür halini aldı. Kahve artık sadece bir içecek değil; kendi ekonomisi olan sosyalleşme aracı, gastronominin konusu ve yaşam tarzının önemli yansıması durumunda.

Kahvenin dünyayı değiştiren hikâyesi

Kahve bildiğimiz tüketimiyle ilk olarak 11. yüzyılda Yemen'deki Sufi tekkelerinde keşfedildi. Ondan önce Etiyopya'da bir meyve olarak kullanılıyordu. Yemen'de ise dervişler, uzun saatler boyunca süren zikir ve ibadetlerde zihin açıklığı ve zindelik sağlamak için kahveyi kaynatarak tüketme yöntemini buldu. İstanbul'u ziyaret eden Venedikli tüccarlar sayesinde kahve, 1615 yılında ilk kez Venedik ile birlikte Avrupa'ya taşındı. 1645'te İtalya'da, ardından Londra ve Paris'te açılan kahvehanelerle tüm kıtaya yayıldı.

Kahvenin Türk topraklarına gelmesi ise 16. yüzyılda Osmanlı Dönemine denk geldi. 1517'de Yemen'in Osmanlı topraklarına katılmasıyla birlikte Yemen Valisi Özdemir Paşa, kahveyi İstanbul'a getirdi. Ardından sarayda Kahvecibaşı makamı oluşturuldu ve bilinen ince çekilmiş Türk kahvesi pişirme tekniği ilk olarak burada geliştirildi. Tahtakale'de açılan ilk kahvehanelerle de kahve, saraydan çıkarak halkın günlük sosyalleşme kültürünün bir parçası haline geldi. Öyle ki günümüzde Türk kahvesi, UNESCO Somut Olmayan Kültürel Miras Listesi'nde yer alan değer halini aldı.

First brewed by Yemeni dervishes in the eleventh century, coffee began as a fruit in Ethiopia before becoming, through Yemeni innovation, the beverage that would eventually evolve into a global culture - no longer simply a drink, but a social ritual, a culinary discipline, and a reflection of lifestyle.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

66



Yeni buluşma noktaları: Kafeler

Dünyada kahve tüketiminin artması, yeni çeşitlerin ortaya çıkmasıyla birlikte kahvelerin başlıca satış noktaları olan kafelerin kullanım amaçları da çeşitlilik gösteriyor. Artık kafeler; çalışma, sosyalleşme ve üretim alanlarına dönüşüyor. Özellikle üçüncü dalga kahve akımı ve değişen tüketici alışkanlıkları bambaşka bir kültürel gelişime yol açıyor.

Türkiye’de kahve artık sadece fincanda değil; marka hikâyelerinde, girişimcilik yolculuklarında ve yurtdışına açılma hedeflerinde de kendine güçlü bir yer açıyor. Yıllardır girişimci hikâyelerini kaleme alan Pusula Medya ve Yayıncılık İşletme Kooperatifi Genel Müdürü Mete Tamer Omur da Türkiye’de özellikle son 10 yılda kahve pazarının çok hızlı büyüdüğünü dile getiriyor. Bu büyümenin yalnızca tüketim rakamlarına değil, mağazalaşmaya, yerli markaların çoğalmasına ve girişimcilerin bu alana da yansıdığını belirten Omur, yerli markaların bir bölümünün artık yalnızca Türkiye pazarıyla yetinmeden yurtdışına açılmayı planladıklarını ve bazılarının sınırları aşarak farklı pazarlarda varlık göstermeye başladığını söylüyor.

Omur, yaptığı değerlendirmede genel tabloya baktığında kahve sektörünün büyüme istahında ciddi bir kayıp görmediğini dile getirerek hâlâ yeni markaların doğduğunu ve yeni konseptler denediklerini ifade ediyor. Omur, asıl dikkat çekici gelişmelerin kahve girişimciliğinin yanı sıra; yurtdışında bahçe kapatma, doğrudan tedarik kanalları kurma, üretim ve ticaret zincirinde daha güçlü yer alma gibi adımlar atılması olduğunu söylüyor. Bu alanda hem Türkiye’de hem de Türk girişimciler tarafından Avrupa’da dikkat çekici örnekler ortaya çıkıyor. Omur’un tabiriyle “güne kahvesiz başlayamıyorum” diyenlerin sayısı arttıkça kahve sektörü de yeni girişimciler için cazibesini korumaya devam ediyor.

Kahve sektörünün ivmesi; 228 milyar dolar

Günümüzde International Coffee Organization (ICO), United States Department of Agriculture yani Amerika Birleşik Devletleri Tarım Bakanlığı (USDA) ve diğer kurumların güncel araştırmalarından elde edilen 2026 istatistiklerine göre; dünyada kahve üretiminin yaklaşık 60 kg’lık 174 milyon 4 bin çuval olduğu tahmin ediliyor. Maximize Market Research tarafından açıklanan verilere göre ise kahvenin pazarı 2025’te 228 milyar 12 milyon dolarken bu oranın 2032’de 290 milyar 23 milyon dolara ulaşması bekleniyor.

Dünyadaki toplam üretimin yüzde 39 ile Brezilya olarak yer alıyor. Kahve üretiminde Brezilya’yı Vietnam ve Kolombiya takip ediyor. Ayrıca Arabica cinsi kahve, küresel olarak hala yüzde 57 ile çoğunluğa sahip. Robusta’nın payı ise iklim etkilerinin daha fazla ısıya dayanıklı çeşitleri desteklemesiyle artmaya devam ediyor.

Her gün 2 milyar fincan kahve tüketiliyor

Her gün tahmini 2 milyar 25 milyon fincan kahve tüketiliyor. Dünyada kişi başına en çok kahve tüketen ülkelerin ise Finlandiya, Lüksemburg, Norveç, İzlanda ve Danimarka olduğu biliniyor. Genellikle soğuk İskandinav ülkelerinde daha fazla tüketilmesi kahvenin iç ısıtan özelliği ve bir sosyalleşme aracı olmasıyla açıklanabilir. Amerika Birleşik Devletleri’ndeki yetişkinlerin yüzde 66’sı her gün kahve içiyor. Bu oran son 20 yılın en yüksek seviyesinde yer alıyor. Dünyada kahve tüketicilerinin yüzde 70’i ise kahvelerini artık evde demliyor.

Yeni trend; soğuk kahveler

Soğuk ve özel kahveler, 2026 ile en hızlı büyüyen kategoriler arasında yer alıyor. Statista’nın Ekim 2025 araştırmasına göre; tüm kahve sektörünün geliri 485 milyar 59 milyon dolar olurken kafelerde tüketilen kahve çeşitleri 380 milyar 22 milyon dolar, evde yapılarak tüketilen kahvelerin getirisi 105 milyar 37 milyon dolar oldu. Sektörün yıllık büyüme oranı ise yüzde 3,68 olarak belirlendi.

Türkiye’deki kahve tüketimine bakıldığında ise 2024 yılında Türkiye’de kişi başına düşen kahve tüketiminin yaklaşık 1,5 kilogram seviyesinde olduğu görülüyor. Bu oran, 2010’lu yıllarda 350-400 gram civarındayken günümüzde tüketim yaklaşık dört kat arttı ve artmaya devam ediyor. Bu artış, özellikle genç neslin kahveye olan ilgisinin arttığını ve kahve kültürünün yaygınlaştığını gösteriyor. Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında, Türkiye’nin kahve tüketimi hâlâ daha düşük seviyede bulunuyor. Örneğin, Avrupa’da kişi başına aylık ortalama kahve tüketimi 2 kilogram civarındayken, Türkiye’de bu oran 1-1,2 kilogram seviyelerinde. Ancak, Türkiye’de kahve kültürünün gelişimi ve tüketimin artışı, bu farkın zamanla kapanabileceğini gösteriyor.

2023 yılı itibarıyla Türkiye’nin toplam kahve ithalatı yaklaşık 100 bin ton seviyelerine ulaştı. Bu artış, hem iç piyasadaki talebin yükseldiğini hem de kahve sektörünün büyüdüğünü gösteriyor. Gelecek projeksiyonlarına bakıldığında, Türkiye’de kişi başına düşen kahve tüketiminin 2030 yılına kadar 2 kilogram seviyesine ulaşması bekleniyor. Bu öngörü, özellikle Z kuşağının kahveye olan ilgisi ve kahve kültürünün yaygınlaşması ile de destekleniyor.

from bean to cup: the indispensable pause in city life

Özge Senses



First brewed by Yemeni dervishes in the eleventh century, coffee began as a fruit in Ethiopia before becoming, through Yemeni innovation, the beverage that would eventually evolve into a global culture - no longer simply a drink, but a social ritual, a culinary discipline, and a reflection of lifestyle.

A Story that changed the world

Sufi devotees in Yemen discovered coffee's stimulant properties, boiling the beans to sustain alertness through long hours of prayer and devotion. Venetian merchants carried coffee to Europe in 1615, and coffeehouses soon spread across Italy, London, and Paris. Coffee reached Ottoman territory in the sixteenth century, brought to Istanbul by the Governor of Yemen following the region's annexation in 1517. The palace subsequently established the position of Chief Coffee Maker, where the technique for finely ground Turkish coffee was developed - a tradition later inscribed on UNESCO's Intangible Cultural Heritage list as it spread from the palace to the public coffeehouses of Tahtakale.

New gathering places: Cafés

Rising global coffee consumption and the emergence of new varieties have transformed cafés into spaces for work, socialising, and creative production, driven in part by the "third wave" coffee movement. Mete Tamer Omur, General Manager of Pusula Media and Publishing Cooperative, notes that Türkiye's coffee market has expanded rapidly over the past decade - not only in consumption, but in retail expansion, the proliferation of domestic brands, and growing entrepreneurial activity. Some Turkish brands are no longer content with the domestic market alone, increasingly pursuing direct sourcing arrangements and a stronger position within international production and trade chains, with notable examples emerging both in Türkiye and among Turkish entrepreneurs operating in Europe.

A \$228 billion global market

According to 2026 data from the International Coffee Organization, the

US Department of Agriculture, and other bodies, global coffee production is estimated at approximately 174 million 60-kilogram bags. Maximize Market Research values the global coffee market at \$228 billion in 2025, projected to reach \$290 billion by 2032. Brazil accounts for 39 percent of global production, followed by Vietnam and Colombia, with Arabica retaining a 57 percent global market share, although Robusta's share continues to grow as climate pressures favour heat-resistant varieties.

Approximately 2.025 billion cups of coffee are consumed daily worldwide, with Finland, Luxembourg, Norway, Iceland, and Denmark recording the highest per capita consumption - a pattern often linked to coffee's warming and social qualities in colder climates. In the United States, 66 percent of adults drink coffee daily, the highest rate in two decades, while 70 percent of global consumers now brew their coffee at home.

The rise of cold coffee

Cold and speciality coffee are among the fastest-growing categories heading into 2026. According to Statista, total industry revenue reached \$485 billion in 2025, with café consumption accounting for \$380 billion and home consumption \$105 billion, against an annual growth rate of 3.68 percent.

In Türkiye, per capita coffee consumption reached approximately 1.5 kilograms in 2024 - nearly four times the 350 to 400 grams recorded in the 2010s, reflecting growing interest among younger generations and the broader spread of coffee culture. Turkish consumption nonetheless remains below the European average of around 2 kilograms per month, though the gap is expected to narrow: Türkiye's total coffee imports reached approximately 100,000 tonnes in 2023, and per capita consumption is projected to reach 2 kilograms by 2030, driven in part by rising demand among GenZ.

Kendilerine has

sağlıklı lezzetleri ve kahve çeşitleriyle İzmir'in sevilen kafelerinden biri olan **Make Me Joi**'nin sahibi **Ayşe İdil Kacar** ile yaptığımız röportajda Türkiye'deki kahve kültürü ve girişimciliğin detaylarını konuştuk. Kacar, son dönemde sağlıklı yaşam tarzının yükselişte olduğunu söyleyerek bu doğrultuda bitkisel sütlerin ortaya çıktığını, matcha vb ürünlerin tutunmasında bu eğilim etkili olduğunu belirtti. Ayrıca probiyotikli, kolejenli gibi sağlıklı kahve türleri ortaya çıkmaya başladığını söyleyen Kacar, decaf (kafeinsiz) kahvelerin de tercihinde artış olduğunu dile getirdi.



İnsanlar kahveyi mi seviyor yoksa kahvenin sunduğu deneyimi mi?

Kahve esasen bizim kültürümüzün önemli bir parçasıdır. Tarihçi Kâtip Çelebi'ye göre kahve çekirdekleri İstanbul'a ilk kez 1543 yılında gemilerle ulaşmıştır. Arap dünyasında kahve çekirdekleri büyük parçalar halinde kaynatılıp süzülerek içilirken, Türkler çekirdeği pudra kıvamında incecik öğütüp, telvesiyle birlikte cezvede pişirme yöntemini keşfettiler. Böylece dünyada telvesiyle birlikte servis edilen ilk ve tek kahve türü doğmuş oldu ve tüm dünyaya "Türk Kahvesi" olarak yayıldı. Türk kahvesi kültürü ve geleneği, UNESCO Somut Olmayan Kültürel Miras Listesi'ne 2013 yılında dahil edildi. Türk kahvesi günlük yaşamın bir parçası oldu, kız isteme gibi ritüellerin bir parçası haline geldi, dostlukla özdeşleşen bir anlama büründü. Kısacası kahve zaten bizim için günlük yaşamın bir parçası. Günümüzdeki kahve kültürü de benzer alışkanlıklardan hareket ediyor. Bir içecek etrafında şekillenen deneyimlerden söz ediyoruz. Bu nedenle deneyimin ön planda olduğunu söyleyebilirim.

Son yıllarda en çok tercih edilen kahve çeşitleri neler, müşteriler kahve kültürü konusunda daha bilinçli mi?

Sektörün gelişimi ile birlikte hem ulaşılabilirlik hem de tercihler konusunda sürekli bir değişimden söz edebiliriz. Espresso, Americano, Latte, filtre kahve gibi klasik olarak adlandırabileceğimiz kahve çeşitleri her zaman tercih edilirlikte üst sıralardadır. Bununla birlikte tüketim kültüründe etkili olan her türlü değişkenin kahve sektöründe de etkili olduğunu ifade edebiliriz. Örneğin son dönemde yükselen bir değer olan sağlıklı yaşam tarzı, bitkisel sütlerin ortaya çıkmasına neden oldu. Buna göre sektördeki en radikal değişim bu oldu. Yine benzer şekilde matcha vb ürünlerin tutunmasında bu eğilim etkili oldu. Biz de henüz çok yaygın olmasa da probiyotikli, kolejenli gibi sağlıklı kahve türleri ortaya çıkmaya başladı. Yine çeşitlendirilmiş decaf kahvelerin tercih eden kitlelerde artış görünüyor. Bu tercih modelleri ülkemizde de yaygınlaşacak. Elbette hızlı tüketimin diğer yüzü şeker bazlı sos ve şuruplarla

aroma verilmiş kahve türlerini de destekliyor. Fakat bunun zamanla azalacağını öngörüyoruz.

Artan maliyetler kahve sektörünü nasıl etkiledi?

Ülkemizde ve dünyada yaşanan gelişmeler nedeniyle maliyetlerde artış söz konusu. Özellikle sabit maliyetlerdeki artış kar oranlarını etkiledi. Kahve piyasasındaki dalgalanmalar da sürekliliğini koruyor. Bu dinamiği yönetebilecek markaların sektörde güçleneceğini söyleyebiliriz. Fakat dengeler son derece hassas, bu nedenle hem kısa vadeli hem de uzun vadeli hedeflerin iyi takip edilmesi ve piyasadaki değişimlere gecikmeden tepki verilmesi ve daha proaktif bir anlayışa sahip olmak gerekmektedir.

Yerel üreticilerle veya özel tedarikçilerle çalışıyor musunuz?

Belirli ürün gruplarında yerel üreticilerle çalışmaya gayret ediyoruz. Özellikle niş ürün gruplarında kadın girişimcileri desteklemeye çalışıyoruz.

Kahve sektöründe gelecekte hangi trendlerin öne çıkacağını düşünüyorsunuz?

Sağlık yaşam trendi yine önümüzdeki senelerde etkili olmaya devam edecek gibi görünüyor. Buna yönelik ürünler yine revaçta olacaktır. Bunun yanı sıra gastronomik bir eğilim de görebiliriz. Örneğin 'swavory' dediğimiz tatlı-tuzlu küresel aromalara ilgi var. Miso-Karamel, Deniz Tuzlu Beyaz Çikolata ve Tuzlu Fıstıklı latteler Güneydoğu Asya esintili yoğunlaştırılmış süt (kondanse süt) kahveler. Benim ilgi duyduğum mesela bazı botanik dokunuşlar: Lavanta-biberiye ve kakule-bal infüzyonlu özel reçeteler seçici olabiliyor. Bunun yanı sıra kahve mağazaları artık birer kokteyl barı gibi çalışmaya başlıyor. Alkollü veya alkolsüz, kahvenin fermente meyvelerle, özel toniklerle ve botanik şuruplarla çalkalandığı (shaken) "Signature Drinks" (imza içecekler) menüleri genişliyor. Kahve artık sadece bir sabah içeceği değil, akşamüstü sosyalleşme ritüelinin de bir parçası haline gelebilir. Co-Fermentation (Birlikte Fermentasyon) adı verilen bir yöntem var.

Kahve çekirdekleri işlenirken fermentasyon tanklarına meyveler (ananas, çilek, şeftali) veya özel mayalar ekleniyor. Bu yöntem sayesinde kahve, yapay şuruplara ihtiyaç duymadan, çekirdeğin kendi özünden gelen inanılmaz yoğun meyvemsi ve floral tat profillerine sahip oluyor. Bu yapay şuruplara bir alternatif olabilir. Ayrıca ev tipi cihazların yaygınlaşması ve yapay zekayla birlikte kullanımı, tüketicilerin damak zevkini çeşitlendirecek ve daha kişiselleştirilmiş tatlar yaratmalarına imkan sunacak.

Yeni girişimcilere tavsiyeleriniz neler olur?

Girişimcilik, bir fikir etrafında şekillenen çoklu becerilerin bir amaç dahilinde kullanılmasıdır. Belirsizliğin yüksek olduğu, riskin arttığı bu dönemde piyasayı iyi okumak gerekiyor. Gereksiz risk almak yerine ayakları yere basan riskleri değerlendirmelerini tavsiye ediyorum. Mutlaka uzun vadeli değerlendirmeleri stratejik olarak ortaya koymaları, çok fonksiyonlu bir yapıyı idare edebilecek alt yapıyı sağlamadan işe başlamamaları gerekiyor. Hayallerini gerçeklerle destekleyerek ilerletmelidir.

**Sağlıklı yaşama
uyum sağlayan
yeni kahve çeşitleri
artıyor**

Özge Senses

Ayşe İdil Kacar, owner of Make Me Joi, one of İzmir's most popular cafés known for its health-focused flavours and coffee varieties, discusses Türkiye's evolving coffee culture and entrepreneurship in the sector.

SEE PAGE FOR THE ABSTRACT

68

Health-conscious coffee is on the rise

Özge Senses

Ayşe idil Kacar, owner of Make Me Joi, one of İzmir's most popular cafés known for its health-focused flavours and coffee varieties, discusses Türkiye's evolving coffee culture and entrepreneurship in the sector.

Do people love coffee itself, or the experience it offers?

Coffee is a fundamental part of our culture. According to historian Kâtip Çelebi, coffee beans first reached Istanbul by ship in 1543. While the Arab world boiled coarsely ground beans and strained them, the Turks pioneered finely powdered coffee cooked in a cezve with its grounds left in - the only coffee in the world traditionally served this way, which spread globally as "Turkish coffee." This tradition was inscribed on UNESCO's Intangible Cultural Heritage list in 2013, and has become woven into daily life and rituals, including marriage proposals, as a symbol of friendship. Today's coffee culture draws on the same instincts - it's fundamentally about the experience built around the drink.

Which coffee types are most popular now, and are customers more knowledgeable about coffee culture?

Classics like espresso, Americano, latte, and filter coffee remain consistently popular, but every shift in consumer culture shows up in coffee too. The health and wellness trend has been the most radical change I've seen - it's driven the rise of plant-based milks and supported the popularity of matcha. We're also seeing early but growing interest in functional coffees with probiotics or collagen, along with rising demand for decaf. Sugar-laden flavoured coffees remain popular for now, though I expect that to decline over time.

How have rising costs affected the sector?

Costs have increased significantly due to both domestic and global developments, particularly fixed costs, which have squeezed margins. Coffee market volatility continues as well. Brands that can manage this dynamic effectively will strengthen their position, but the balance is delicate - it requires careful tracking of both short and long-term goals and a proactive approach to market shifts.

Do you work with local producers or specialty suppliers?

We try to work with local producers for certain product categories, and we particularly aim to support women entrepreneurs in niche product areas.

What trends do you expect to shape the sector's future?

Health and wellness will remain a dominant theme. I also expect a more gastronomic direction - sweet-savoury "swavory" flavours like miso-caramel, sea salt white chocolate, and salted pistachio lattes, along with Southeast Asian-inspired condensed milk coffees. I'm personally drawn to botanical infusions like lavender-rosemary or cardamom-honey. Coffee shops are also starting to function more like cocktail bars, with "signature drink" menus featuring coffee shaken with fermented fruit, tonics, and botanical syrups - coffee is becoming part of the evening social ritual, not just a morning drink.

Co-fermentation is another technique worth watching, where fruits like pineapple, strawberry, or peach - or specialty yeasts - are added to fermentation tanks during bean processing, producing intense natural fruit and floral notes without artificial syrups. The growing use of home brewing devices alongside AI is also likely to help consumers develop more personalised flavour preferences.

What advice would you give to new entrepreneurs?

Entrepreneurship means applying a range of skills around a single idea, in service of a clear purpose. In a period of heightened uncertainty and risk, reading the market well is essential. I'd advise taking grounded, realistic risks rather than unnecessary ones, building a long-term strategic outlook, and ensuring the operational infrastructure is in place before launching a multi-functional business. Ambitions should be grounded in realistic planning.



25. yıl

REKABET EDEN DEĞİL, REKABET YARATAN

21. Yüzyılın başından itibaren
DOĞANKOÇ GRUP markası altında;
ülkemizde özel güvenlik ve hizmet
sektörlerinin gelişiminde öncü olmak,
özel güvenlik hizmeti ve personel
gereksinimlerine etkin çözümler sunmak
amacı ile yola çıktık.



ENTEĞRE GÜVENLİK SİSTEMİ



Kamera
Sistemleri



Yapay Zeka
Destekli Uzak
Güvenlik Hizmeti



Alarm
Sistemleri



Geçiş Kontrol
Sistemleri



Merkezi İzleme ve
Yönetim Hizmetleri



Alarm İzleme
Merkezi Hizmeti



YAPAY ZEKA DESTEKLİ GÜVENLİK

Akıllı analiz, anlık veri işleme
ve tahminsel algılama ile
daha proaktif güvenlik.



Çiftlikten Sofralara Sürdürülebilir Yarunlara



**Bitkisel üretimden başlayarak enerji ve gübre
üretimine kadar uzanan ve kullandığı doğal
kaynakları geri dönüştürmeyi esas alan
döngüsel iş modelimiz aynı zamanda; çevresel,
sosyal ve ekonomik boyutlarıyla özgün bir
sürdürülebilirlik modeli oluşturuyor.**



Daha fazlası için

